Historisk 38

Historisk 38

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA

Orejeta I Componente FF.AA. de GRAN BRETAÑA.

Orejeta II Integración actualizada de las FF.AA.

Orejeta III La política de defensa británica.

Orejeta IV Infraestructura militar en las Is. MALVINAS.

Orejeta V Organización del EM de Inteligencia. Organigrama E7

Orejeta VI Fuerzas Navales destacadas por GRAN BRETAÑA en el ATLANTICO SUR.

Orejeta VII Miscelánea. Operación FIRE FOCUS



6. COMPONENTE FUERZAS ARMADAS

6.1. Política de Defensa Nacional

6.1.1. Generalidades

La política de defensa del Reino Unido está orientada, fundamentalmente, a contrarrestar las ambiciones soviéticas en Europa, a colaborar en el mantenimiento de la paz y a propender a un mejor entendimiento y colaboración entre las naciones de la Alianza del Atlántico Norte.

El Reino Unido, empeñado en contribuir a consolidar una base sólida y firme de seguridad, tanto para sí como para los demás países de la Alianza, tiene destacadas en el ámbito de la OTAN fuerzas nucleares estratégicas, fuerzas nucleares de teatro de operaciones y fuerzas clásicas, tríada que constituye la base de la estrategía de disuasión de la OTAN. Dichas fuerzas están a las órdenes de los tres Comandantes Supremos de la OTAN : El SACEUR, el SACLANT y el CINCHAN.

En el Atlántico Oriental y en la Mancha, proporciona la mayor parte de las fuerzas alistadas para combate, con un centenar de buques de gran tonelaje.

En la zona central de Europa y bajo las órdenes del Comando Aliado, mantiene en tiempo de paz un Ejército de 55.000 hombres y 12 escuadrillas de aviones tácticos, como también importantes unidades de refuerzo especializadas, capaces de ser desplegadas en toda la zona de la OTAN.

Las Fuerzas del Reino Unido son equilibradas y profesionales y sus hombres estan bien adiestrados y dan prueba de un notable espíritu de cuerpo; pero la presencia soviética impone a las fuerzas aliadas desafíos cada vez mayores, desde el punto de vista de su dimensión, su calidad y su estado de prepa

ración.

Bajo estas condiciones, los integrantes de la Alianza deben acrecentar sus esfuerzos a fin de que la misma continúe asegurando una disuasión eficaz contra la agresión y las presiones políticas indebidas, como lo han venido haciendo desde hace 30 años.

A fin de lograr los objetivos fijados para los años 1980 el Reino Unido deberá mantener y acrecentar su contribución a la Alianza. Esta no será una tarea fácil. No podrá competir en el plano militar si no lo hace también en el plano económico. La debilidad subyacente de su economía deber ser necesariamente modificada y le será difícil encontrar recursos suplementarios.

Consciente de que la eficacia de un programa de defensa depende de los recursos con que se cuenta, ha procedido a aumentar para el año de 1980, el presupuesto de defensa en un 3,5% en valor real con relación a la cifra del año 1979; asimismo, ha destinado un aumento a los sueldos de los miembros de las fuerzas armadas, más un monto de cien millones de libras esterlinas para mantener el dinamismo del programa de equipamiento. Ha anunciado una cierta cantidad de mejoras para la defensa aérea y la creación de una "Lightening Squadron" (Escuadrilla Relámpago). Además tiene la intención de continuar manteniendo sin reservas el Programa de Defensa a largo plazo de la OTAN, que aportará importantes mejoras al potencial clásico aliado durante los años 1980 y también más allá de este período.

Una de las dificultades que se pueden apreciar, es la escacez de los efectivos de las fuerzas armadas, dificultad que es común a muchos de los países que integran la Alianza, y que es necesario que sea superada para que los esfuerzos de

defensa se mantengan en un nivel satisfactorio. Por ello inmediatamente después de las elecciones de mayo de 1979, le fue aumentado el sueldo al personal de las fuerzas armadas a nivel de sus homólogos civiles y es intención mantenerlo.

Del análisis de las condiciones de servicio que se debe ofrecer a los hombres y mujeres que ingresen a las fuerzas armadas durante el transcurso de los próximos años, puede decirse que en la actualidad ha mejorado el reclutamiento y el mantenimiento dentro de las fuerzas armadas, aún cuando la pérdida de hombres altamente entrenados y experimentados no puede compensarse facilmente. En espera de ello, prevé la ejecución de todas las medidas posibles para minimizar las insuficiencias actuales de las fuerzas de vanguardia y de colaboración a la OTAN.

El esfuerzo de defensa no sólo está dirigido a las fuerzas activas, sino a las reservas de voluntarios, quienes desempeñan también un rol preponderante dentro de la defensa nacional. El Reino Unido está decidido a mantener su eficacia, a perfeccionar su equipamiento y a alentar su reclutamiento y la conservación de estas unidades. Con este fin ha anunciado una serie de mejoras, principalmente un sensible aumento de las indemnizaciones otorgadas a los reservistas.

Con respecto a las fuerzas nucleares, el gobierno británico deberá tomar ciertas decisiones capitales dentro de uno o dos años. En primer lugar, se ha comprometido sin reservas a mantener una disuasión estratégica eficaz. Ha tomado también medidas para garantizar que la fuerza Polaris siga siendo un poderoso medio de disuasión contra la agresión durante el transcurso de los años 1980, y ha encarado desde ahora las disposiciones que le permitirán mantener una gran capacidad estratégica.

La OTAN hace frente además a un desequilibrio que se acentúa dentro del dominio de las fuerzas nucleares de teatro de operaciones. El problema es particularmente agudo para las fuerzas de gran radio de acción, ya que la Unión Soviética tiene en actividad unidades extremadamente mejoradas en un momento en que las fuerzas correspondientes a la OTAN, principalmente los bombarderos Vulcan de la RAF, están envejeciendo y son relativamente poco numerosos.

La instalación soviética de los misiles SS-20 y la puesta en servicio del bombardero Backfire no deben ser considerados como elementos de presión en Europa, como así tampoco debe considerarse lícito el uso de estadísticas selectivas, como las utilizadas a fines del año 1979 por el señor Breznev, que disimulan el hecho de que desde hace diez años ha habido un importante refuerzo potencial nuclear de teatro de operaciones soviético que no ha estado acompañado por mejoras comparables de las fuerzas occidentales.

Debe darse por sentado que la OTAN aceptará dicho desafío tomando decisiones positivas, tanto con respecto a la modernización de sus fuerzas nucleares desplegadas en Europa como con respecto a las posibles tratativas relacionadas con la limitación de los armamentos; dentro del marco de este problema, el gobierno británico dará su pleno apoyo a estas iniciativas de la Alianza.

Al esforzarse por acrecentar de este modo su contribución a la alianza, el gobierno británico estima que se debe continuar con el esfuerzo conjunto a fin de mejorar las relaciones entre el Este y el Oeste y a adoptar medidas de limitación de los armamentos de desarme. Pero el fundamento mismo de la política consiste en que estas relaciones deben encararse con un espíritu realista y recíproco y que las negociaciones lle-



vadas a cabo a partir de una posición de debilidad no tienen ninguna posibilidad de desembocar en los acuerdos equitativos que se pretende lograr.

El gobierno británico considera satisfactoria la firma del acuerdo SALT II que considera constituye un paso importante con respecto a la limitación de los armamentos. Asimismo desea que las negociaciones de VIENA sobre la reducción del potencial militar en Europa (MBFR) demuestren un progreso; por consiguiente aprueba favorablemente las reducciones de efectivos y de tanques estacionados en la República Democrática Alemana anunciadas por el señor Breznev, aún cuando éstas no son significativas con respecto a la superioridad relativa que ostenta el Pacto de Varsovia. Estas reducciones, tampoco pueden ser reemplazadas por un acuerdo firmado en VIENA sobre la cantidad de personal que ambas partes necesitan a fin de lograr el objetivo convenido de límites colectivos comunes para los efectivos de ambos campos en el Centro de Europa. El gobierno británico desea llegar a un acuerdo sobre la reducción de las Fuerzas del Este y del Oeste estacionadas en Europa, a fin de que la seguridad de la Alianza pueda ser reforzada con un nivel de fuerzas mínimo y a un costo menos elevado.

Mientras el objetivo de optimizar los medios no sea alcanzado, todos los integrantes de la Alianza deberán continuar haciendo frente a los costos excesivamente crecientes de los materiales de defensa modernos. Estas erogaciones se aplican solo cuando los gastos de defensa soviéticos aumentan un cuatro por ciento por año desde 1973, mientras que el objetivo de la OTAN, adoptado recién en 1977, sólo es del tres por ciento. Este es un problema con el que se enfrentan todos los aliados, si bien es lógico abordarlo formando un frente común y tratar de preservar el dinero propio.



Con ese fin, se deben aprovechar las ventajas que puede ofrecer la colaboración en el campo de la puesta a punto y de la producción de materiales. Las Fuerzas Armadas británicas ya utilizan, como producto de la colaboración, el avión Jaguar, el misil Martel, los cañones remolcados y autopropulsados de 155 mm. y los helicópteros Puma, Gazelle y Lynx. Estos últimos se encuentran actualmente en servicio en cinco países aliados. El próximo año, el Tornado, que ha sido puesto a punto en Alemania Federal e Italia, y que es el proyecto en colaboración mas ambicioso hasta el momento, entrará progresivamente en servicio en la R.F.A.

Los aliados estudian activamente la siguiente generación y los progresos que se logren serán sumamente beneficiosos. Pero la dimensión que les exigirá una mayor atención durante los años 1980, es la creciente capacidad estratégica de la Unión Soviética para extender y ampliar su influencia en escala mundial. Su intención de explotar esta capacidad se ha manifestado ya en el Cuerno de Africa y en Angola.

Los integrantes de la OTAN, al elaborar sus políticas de seguridad, deberán reconocer que la URSS tiene cada vez mayor capacidad para amenazar los intereses fundamentales de occidente, tales como sus aprovisionamiento de materias primas estratégicas, fundamentalmente el petróleo.

En el momento de ingresar en los años 1980, la OTAN deberá contar con un espíritu firme y resuelto para salvaguardar la paz y la seguridad, por lo menos en las condiciones con que se las cuenta actualmente. Al mismo tiempo, no deberán pensar que la tarea a cumplir es demasiada pesada. Existen factores que juegan a favor. La Alianza del Atlántico, una alianza de seguridad colectiva que reune a naciones democráticas y soberanas, ha atravesado numerosas crisis en el pasado, pero sigue siendo resistente y eficaz.



Si bien los países del Pacto de Varsovia han adquirido ciertas ventajas militares, en otros aspectos de la relación de fuerzas: recursos, iniciativa y espíritu de empresa, la ventaja sigue siendo para el oeste. La unidad de Occidente debe mantenerse lo bastante fuerte como para preservar la seguridad del mundo libre. El gobierno británico seguramente desempeñará sin reservas su rol en esta empresa común.

Gran Bretaña orienta sus esfuerzos para acrecentar su programa de defensa, produrando que sus Fuerzas Armadas mantengan una gran capacidad estratégica y continúen siendo un poderoso medio de disuasión contra las amenazas a su seguridad y a sus instituciones. También dirige su esfuerzo para aumentar su contribución a la Organización del Tratado del Atlántico Norte, persuadisos que la finalidad primordial de la Alianza es garantizar la Seguridad de Europa, la que en gran medida depende de la dimensión, preparación y calidad de su poder militar.

Paralelamente, el Reino Unido ha resuelto llevar a su país a un primer plano dentro de Occidente, reafirmándose dentro de la Comunidad Económica Europea, y como miembro de la OTAN, ha decidido adoptar un rol más activo en las decisiones mundiales.

6.1.2. Presencia de Gran Bretaña en el Océano Indico

Gran Bretaña integra las dos principales organizaciones defensivas de Occidente en la zona:

- La Organización del Tratado del Sudeste Asiático (SEATO);
- La Organización del Tratado Central (CENTO).

Además integra la Alianza Defensiva Pentapartita ("FIVE POWER DEFENCE AGREEMENT"), juntamente con Australia, Nueva Zelandia, Malasia y Singapur, en cuyo marco tiene destacadas



distintas unidades de combate (fragatas, aviones, tropas terrestres, etc.

Hay estaciones de radio británicas en Mauricio y Singapur y estaciones de seguimiento de satélites en Australia, Africa del Sur y la Isla de Mahé. Gran Bretaña tiene acuerdos con el Sultanato de Oman y Mascate, mediante los cuales aporta ayuda financiera y militar, sin obligación de defender el Sultanato; todo como compensación por el uso de la Isla de MASIRAH como base para la Real Fuerza Aérea. Las fuerzas de Oman y Mascate están adiestradas por oficiales británicos contratados. También se encuentra un destacamento del Servicio Especial Aéreo, designado diplomáticamente como "entrenamiento".

Por último cabe destacar que durante el conflicto del petróleo en el Golfo Pérsico, Gran Bretaña estuvo representada por una fuerza de aproximadamente 15 buques diversos, entre ellos el Destructor "HMS COVENTRY", equipado de misiles y el barco de apoyo "OLWEN", que operaron junto a navíos de guerra de EE.UU., Francia, Australia y de la República Federal de Alemania. Además los oficiales británicos cumplieron tareas de alta responsabilidad en los diversos países de la región. Asimismo la isla de Diego Garcia sirvió como base de aprovisionamiento y almacenamiento de pertrechos de guerra y como base principal de aviones norteamericanos en el Indico occidental, con capacidad para avituallar y mantener, incluso, a los bombarderos estratégicos "B-52".

Todo lo hasta aquí mencionado, tiene su razón de ser como elemento de juicio para considerar la importancia estratégica del escenario mencionado.



6.1.3. Consideraciones con respecto al denominado "Libro Blanco" de Defensa".

En el Libro Blanco sobre la Defensa Británica publicado el 2 de abril de 1980, se anuncia que el presupuesto para 1980/81 ascenderá a 8.000 millones de libras (valor de 1979) lo que supone un aumento real del 3,5% con relación al del año económico anterior. Las compras de materiales representan el 41% del total, los sueldos del personal militar el 21%, los de los funcionarios civiles el 15%, los trabajos de infraestructura, la constitución de reservas y los servicios diversos el 18% y las pensiones el 5%.

En varios aspectos -en particular el de los costos-, el Libro Blanco de este año es más explícito que sus predecesores, pero no incluye informaciones importantes sobre los grandes programas de equipo en curso de estudio o revisión. Para 1980 estaba previsto tomar decisiones sobre el sistema de disuasión que reemplazará los "Polaris", el mantenimiento de la presencia británica en el Golfo Pérsico y el Océano Indico, la elección entre el aparato nacional Harrier Mk5 y el estadounidense AV-8B, el proyecto del carro MBT 80.

En lo concerniente a materiales para las fuerzas armadas, el Libro Blanco proporciona las informaciones siguientes:

- A finales de 1980, todos los batallones mecanizados del Ejército del Rin estarán provistos de lanzamisiles anticarro Milan. Proximadamente será puesto en servicio un visor para empleo nocturno y con mal tiempo del Swing-fire.
- Un Regimiento de Artillería dispone ya de obuses remolcados FH70; los automotores SP70 estarán disponibles "hacia finales del presente decenio", y los lanzacohetes múltiples MLRS a mediados del mismo período.



- Está previsto perfeccionar considerablemente los sistemas de defensa aérea del Ejército y la Aviación. Son incorporados modernos microprocesadores en el sistema suelo-aire rapier y se comienzan a estudiar futuros perfeccionamientos del mismo. Todos estos trabajos costarán 320 millones de libras. Está planeado modificar de manera similar el "Blowpipe".
- Prosigue la modernización del sistema de puntería del Jaguar, y se espera aumentar posteriormente sus potencialidad. El costo del programa actual es de unos 50 millones de libras.
- Durante 1980 se inició el programa de perfeccionamiento del sistema de dirección de tiro de misiles del avión Phantom.
- Ha sido emprendida la realización completa del misil aire-aire de mediano alcance "Sky Flash" para el avión de intercepción "Tornado F-2"; su costo es estimado en 75 millones de libras. El AIM-9L "Sidewinder" debe ser puesto en servicio en la Marina en 1980 y en la Aviación en 1981.
- Se han realizado con buen éxito las primeras pruebas del radar de detección del avión "Nimrow AEW". El programa de modernización de la red de defensa aérea UKADGE finalizará "hacia mediados del presente decenio", pero no han sido designados aún los contratistas principales para realizar los radares y los trabajos de infraestructura.
- Está previsto efectuar algunos perfeccionamientos en el sistema de misil "Sea Dart", pero este programa designado "Sea Dart Mk2", es uno de los que pudieran ser anulados por motivos económicos.
- El sexto y último submarino nuclear de ataque (Swifsture) será puesto en servicio hacia finales de 1980. Durante 1980 sería encargada la cuarta unidad de la clase "Trafalgar".



- La Fase de definición del substituto del "Sea King"(WG.34) finalizaría probablemente en 1980. Se examina aún la posibilidad de efectuar la realización completa del aparato en colaboración con ITALIA.
- El costo del programa relativo al torpedo ligero "Sting Ray" es estimado en 920 millones de libras. Han finalizado los estudios preliminares sobre el modelo pesado que reemplazará el "Tigerfish".
- El misil antibuque "Sea Skua" será puesto en servicio en 1981. El costo del programa "Sea Eagle" (designado anteriormente P3T) pudiera elevarse a 350 millones de libras.
- La Royal Fleet Auxiliary mantendrá en servicio el buque de apoyo logístico para operaciones anfibias "Bacchus" pero se ha renunciado al proyecto de modernizar la nave de transporte "Tarbatness".
- En 1980 fueron encargadas nuevas barcazas de desembarco, que serán entregadas en 1981.
- Está previsto instalar dispositivos electrónicos protectores en los "Jaguar", "Harrier" y "Tornado"GR.1"; en el Libro Blanco se indica, sin más precisiones, que ha finalizado el desarrollo de algunos de esos materiales. Los Aviones "Nimrod" de patrulla marítima (MR.2) y los de detección lejana (AEW) serán provistos de un conjunto de análisis de señales electromagnéticas (MAE), al igual que los helicópteros "Lynx" de la Marina. Además, serán montados durante 1980 en algunas fragatas un nuevo perturbador de radares y sistemas perfeccionados de MAE.
- El montaje de nuevos sonares en buques de superficie y submarinos costará 170 millones de libras.
- El costo del programa de realización del sistema "Wavell" de tratamiento automático de la información alcanza 55 millones de libras.

En el libro blanco se subraya la importancia de la política "de defensa en la zona de vanguardia" de la OTAN, que implica mantener fuerzas británicas en Alemania Federal, pero se reconoce la existencia de graves insuficiencias. Las Unidades del Rin no disponen de todos sus efectivos téoricos; faltan tripulaciones de carros "Chieftain" en algunos Regimientos y numerosos batallones de infantería tienen alguna compañía en "cuadro". Además, el Ejército del Rin" tiene destacados casi en permanencia en Irlanda del Norte unos 3.000 hombres, lo que origina una sobrecarga de trabajo en ciertas unidades terrestres y de helicópteros de apoyo de la Aviación, en perjuicio del adiestramiento y el estado de preparación operacional de las Fuerzas. En el Libro Blanco se indica que se ha renunciado a crear puestos de mandos especiales para tiempos de guerra, por debajo del escalón de división. Hace algunos años que la Marina tropieza también con "graves dificultades de personal", a causa de la partida de numerosos especialistas calificados.

En una conferencia de prensa, el señor Francis PYM, Secretario de Defensa británico, declaró que los países occidentales deberían evaluar detenidamente la necesidad de poseer armas químicas, al parecer, hasta el presente el señor PYM tan sólo ha aprobado la realización de un estudio sobre la reanudación eventual de las investigaciones y el desarrollo de tales armas en Gran Bretaña.

6.1.4. <u>El Disuasivo Estratégico Nuclear Británico</u>

6.1.4.1. <u>El problema</u>

Durante aproximadamente 30 años los Gobiernos Británicos de ambos partidos políticos mayoritarios han considerado que el disuasivo estratégico nuclear es una parte esencial de



la defensa británica.
El actual disuasivo estratégico nuclear consiste en cuatro submarinos armados con misiles polaris. Esos submarinos fueron diseñados para una vida operativa de 20 años y fueron puestos en servicio entre 1967 y 1968.
Dados los requerimientos de mantenimiento previstos y no previstos, ninguna fuerza menor puede en la práctica asegurar de que por lo meños un submarino esté siempre en el mar y en posición de disparar sus misiles a los blancos designados. Tan pronto como uno de los submarinos existentes sea retirado de servicio, la totalidad de la fuerza dejará de ser una disuasivo permanente.
Los cuatros submarinos nucleares con misiles balísticos, "Resolution", "Repulse", "Renown" y "Revenge", utilizan algo de tecnología de componente norteamericano, pero fueron diseñados y construídos en Gran Bretaña llevando cada uno un promedio de cuatro años 9 meses en ser construídos y en entrar en servicio. Sin embargo sus misiles polaris fueron comprados en EE.UU. como resultado del acuerdo de NASAU en 1962, y no existe en Gran Bretaña una capacidad independiante para producirlos ni para fabricar sus componentes más importantes. Las actuales reservas de misiles polaris son adecuadas, pero el combustible sólido para sus motores a cohete es perecedero.
En razón de que EE.UU. planea retirar sus propios submarinos polaris de servicio en 1984/85 es poco probable que se mantenga una línea de producción de allí en adelante, por lo tanto será estremadamente difícil mantener el nivel del stock de misiles operativos británicos más allá de principios de la Década del 90 a menos que se cree una capacidad de producción independiente.



A diferencia de los misiles en sí, los vehículos de reingreso y las cabezas nucleares de las armas polaris británicas fueron diseñados y construídos en Gran Bretaña, si bien las cabezas y aparentemente los misiles y los vehículos de reingreso han debido ser probados en instalaciones norteamericanas. Especialmente en vista del actual programa para modernizar el sistema de vehículos de reingreso y de cabeza británico, no hay razones para pensar que éstos u otros componentes de la Fuerza Polaris Británica será militarmente no efectivo durante la década del 80. Efectivamente, todo hace pensar que la Fuerza, si bien pequeña, permanecerá siendo efectiva y muy poderosa durante otros 15 años.

Después de esa fecha el disuasivo británico estará viviendo en tiempo prestado, si es que vive.

En caso de ser posible mantener la presencia de submarinos en servicio por hasta 25 años, sería poco apropiado al planificar para el futuro, suponer que éstos vayan a tener una vida operativa más larga que eso. Aún eso, presupone que los cuatros submarinos nucleares van a continuar funcionando satisfactoriamente, y, que ninguno tendrá ningún accidente en el mar, también sería poco inteligente pensar que los stock de misiles británicos van a durar más de 8 a 10 años o sea más allá de 1984/85. En términos mas generales sería extraordinario esperar que algún sistema de armas estratégicos más importantes en este mundo moderno retenga su efectividad frente a las mejoras técnicas existentes durante más dé un cuarto de siglo. En general debe suponerse en el planeamiento que la actual Fuerza Británica dejará de constituir un disuasivo confiable en una fecha que por razones técnicas puede considerarse alrededor del año 1993.

6.1.4.2. La opción

El Gobierno Británico ha decidido adquirir el SLBM Estadounidense Trident 1 (C4) para reemplazar los misiles Polaris de la fuerza nuclear estratégica de la Marina a principios o mediados del próximo decenio. Según los planes actuales, serán construídos otros cuatros submarinos por un costo total estimado en 5.000 millones de libras. En 1982 ó 1983 será tomada una decisión sobre la construcción de una quinta unidad (600 millones de libras). El programa será financiado en 15 años y "sin duda más de la mitad" de los costos será sufragada durante el presente decenio. Los gastos están calculados de manera que no excedan del 3% del presupuesto de defensa total entre 1980 y 1985, y elcosto de los materiales no representará más del 5% de los fondos destinados a equipos militares.

Los arsenales y la industria nacional obtendrán un 70% de los créditos iniciales, la mayor parte de los cuales serán concedidos a los astilleros. Es casi seguro que VICKERS obtendrá la parte más importante de los pedidos, aunque cabe la posibilidad de que al menos una unidad sea construída por CAMMELL LAIRD. Los estudios comenzarán próximadamente y está previsto poner la quilla de los nuevos submarinos hacia 1987. Serán acondicionados también nuevas instalaciones en el arsenal de COULPORT y en la Base operacional de FASLANE. Al igual que en el caso de los Polaris, el Atomic Wapons Reserch Establishment de Aldermaston será encargado de realizar y producir las ojivas nucleares de los Trident 1.

En el programa está previsto comprar a Estados Unidos una centena de misiles de este tipo, cada uno de los cuales será capaz de llevar ochos cabezas nucleares independientes Su alcance máximo, variable según la carga explosiva, será



de unas 4.000 a 6.000 millas. El importe total de la venta ha sido valorado en unos 1.500 millones de libras, inclúida una participación del 5% en los gastos de estudio. Como compensación, los norteamericanos pasarán a British Aerospace un pequeño pedido (163 millones de libras) de misiles suelo-aire "Rapier", destinados a proteger sus bases aéreas de Gran Bretaña. Estos misiles serán utilizados por soldados del Regimiento de fusileros de la RAF, lo que supone un gasto anual de 5 millones de libras durante 5 años a cargo del presupuesto de Defensa británico. Si bien el Congreso no ha aprobado aún la financiación del programa "Rapier", se supone que lo hará sin dificultad.

El empleo de ojivas de cabezas múltiples conferirá una nueva dimensión a la disuasión que el actual programa "Chevaline", destinado principalmente a proporcionar a los Polaris capacidad para salvar las defensas antimisiles soviéticas, implica que Moscú constituye un blanco preferente o acaso el único. En cambio, cuando cada uno de los nuevos submarinos lleve 16 Trident de ocho cabezas nucleares, podrán ser atacados muchos más objetivos.

A propósito de la elección de la plataforma de lanzamiento, en un documento oficial se indica que ninguna fuerza estratégica terrestre basada en Gran Bretaña poseería un grado de invulnerabilidad suficiente en caso de un ataque llevado a cabo por sorpresa, aunque sólo fuera por motivos geográficos. Consideraciones semejantes de vulnerabilidad de las bases aéreas han hecho renunciar al empleo de misiles lanzados desde aviones. Además, un ataque contra una base aérea no justificaría una respuesta nuclear estratégica.

Los expertos británicos consideraron la posibilidad de emplear submarinos clásicos, propulsados por motores diesel-eléctricos, armados con dos misiles cada uno. Pero estos



buques hubieran tenido que salir periódicamente a la superficie para recargar las baterías; por otra parte, los británicos se hubieran visto obligados a desarrollar solos el programa, ya que los norteamericanos no se mostraron partidarios de esta solución.

En lo concerniente al mismo vector, en el citado documento se revela que no ha sido escogido el principio del misil con motor de crucero lanzado desde un submarino, porque el alcance de los modelos actuales es muy inferior al de los misiles balísticos.

Los británicos estudiaron igualmente la posibilidad de montar en sus submarinos de ataque (en número creciente) algunos misiles con motor de crucero lanzables por los tubos de torpedos, pero abandonaron rápidamente el proyecto ante la dificultad de conciliar misiones tan distintas y la de formar una fuerza disuasoria creíble, con misiles dispersos en submarinos carentes de capacidad estratégica.

Una fuerza de disuasión compuesta de misiles con motor de crucero parece mucho más costosa que otra de misiles balísticos de capacidad de destrucción y probabilidades de éxito semejante. Además, resultaría difícil disponer de un número suficiente de misiles con motor de crucero para un ataque eficaz, mientras que los soviéticos perfeccionan continuamente sus defensas.

La capacidad de disuasión de una flota de once submarinos, cada uno de los cuales estuviera provisto de 8 misiles con motor de crucero, sería inferior a la de cinco buques que llevarán 16 Trident cada uno. Además, los costos de adquisición serían al menos un tercio superiores y habría que duplicar prácticamente los gastos de utilización.

Se renunció también a montar en los futuros submarinos misiles Polaris modernizados dentro del programa Chevaline,



porque esta solución resultaría "poco económica y quizá insuficientemente confiable".

Al principio Gran Bretaña había pensado en una posible colaboración con Francia, pero pronto se dió cuenta de que esta solución presentaría muchos inconvenientes, en particular en lo concerniente a los costos.

Fue estudiado también el sistema estadounidense "Poseidon". Su alcance (con menor número de cabezas nucleares) es tan sólo unas 300 millas superior al del Polaris A3, por lo que el misil presenta menos posibilidades de desarrollo que el Trident, habida cuenta del perfeccionamiento de las defensas soviéticas. Finalmente fue evaluado el futuro Trident 2, pero subsisten demasiadas incertidumbres a propósito de este programa, ya que los norteamericanos tardarán aún dos o tres años en decidir si prosiguen su realización. Según las esferas oficiales británicas, la nueva fuerza disuasoria conservará su valor operacional hasta el año 2020 aproximadamente.

6.1.5. Intereses de Defensa

Los recursos de defensa del Reino Unido están concentrados en las principales y mas importantes tareas de la NATO, pero a su vez tiene otros compromisos de defensa, incluyendo la de los territorios dependientes.

En común con sus aliados de la NATO, el Reino Unido tiene amplios intereses fuera de dicha área, que a ellos no les conviene desatender en virtud de que para el aprovisionamiento de varias materias primas, dependen de muchos países en desarrollo. Además, la seguridad de las rutas seguida por su comercio exterior es de vital importancia para su economía y tienen un especial interés práctico en la estabilidad de las naciones con que comercian.



La creciente interdependencia entre las naciones del mundo, no producirá por si misma una estabilidad en las relaciones internacionales, y las posibilidades de conflictos armados internos y externos no han decrecido en los últimos años. Cualesquiera sean sus orígenes, esos conflictos ofrecen a la Unión Soviética y a sus aliados oportunidades de penetración, y por otro lado reducen la influencia occidental en áreas importantes tales como Medio Oriente, el Sur de Africa, el Caribe y el Lejano Oriente.

La Unión Soviética, ayudada por sus aliados Cubanos y del Pacto de Varsovia, ha incrementado su capacidad, interviniendo en Países del Tercer Mundo. La habilidad Soviética y su disposición para explotar las inestabilidades Regionales pueden acarrear serias consecuencias a Occidente. Las acciones de la Unión Soviética son gobernadas en parte por la evaluación de las reacciones occidentales, y el Reino Unido aprecia que los Líderes Soviéticos reconocen y explotan cualquier indecisión, error o debilidad.

El mayor índice de la creciente proyección del poder soviético en escala global está dado por la evolución de la Armada, que desde 1968 a 1978, ha evidenciado una triplicación. Ese poder de la Flota es cada vez más efectiva en el apoyo de las iniciativas pacíficas soviéticas mientras crece su efectividad para la guerra.

La Fuerza Aérea Soviética también ha incrementado su capacidad de transporte, así como su capacidad para trasladar fuerzas en tiempos sumamente breves a puntos de tensión.

A fines de 1979 el uso de las fuerzas terrestres y aéreas Soviéticas en la invasión de Afganistan ha sido una particular y dramática demostración de la voluntad y habilidad Soviética para intervenir sin la menor justificación, en los asuntos de países soberanos en pos de sus propios intereses.



Es deber de occidente responder a la amenaza global y a sus intereses tratando de eliminar las causas de las inestabilidades regionales que crean oportunidades para la intervención externa. En algunas circunstancias, las medidas militares no son las más apropiadas, en otras, ellas quizás son sólo un componente de la respuesta total.

Diplomacia, desarrollo, ayuda y políticas de comercio exterior siempre son una gran contribución.

La Unión Soviética y sus Aliados no hacen mucho más que occidente en proporcionar ayuda económica al Tercer Mundo y la Unión Soviética y sus Aliados del Pacto de Varsovia y la Asistencia Militar Cubana a menudo resultan impopulares entre sus destinatarios.

El Gobierno Británico cree que existen muchas formas de asistencia para la defensa que pueden y debieran jugar un rol preponderante en apoyo de naciones amigas y que se debería hacer uso pleno de esas posibilidades, allí donde los recursos lo permitieran.

De ese modo estima que deberá continuar entrenando a miembros del Commonwealth o de Fuerzas Armadas Extranjeras, ambas en el Reino Unido y enviando personal propio a otros países.

En 1978/79 más de 6.500 personas procedentes de países no integrantes de la NATO recibieron entrenamiento en organismos y dependencias del Ministerio de Defensa, como así también personal Británico en número superior a los 600 lo recibió fuera del Area de la NATO.

Asesores Británicos visitaron y ofrecieron equipos de defensa haciendo una provechosa contribución del apoyo Británico a naciones que quizás de otra manera se hubieran apartado de Occidente en su busqueda de asistencia. El Reino Unido continuará fomentando estrechas relaciones de Defensa con otros países no integrantes de la NATO, miembros del Commonwealth

y otros que solicitan su asistencia y valoran la experiencia de los Servicios Británicos.

Por sobre todo, Occidente debe dejar bien aclarado ante la Unión Soviética y sus Aliados que está en condiciones de proteger sus intereses esenciales por medios militares si es necesario, tareas que no pueden y no deben ser dejadas solamente a EE.UU.

De los Asociados europeos, Francia tiene importantes compromisos de defensa en Africa y en otras partes y estaciona Fuerzas permanentes en los Océanos Indico y Pacífico.

Unidades navales de Alemania Federal, Italia y Holanda realizan desplazamientos ocasionales más allá de las fronteras de la NATO. Bélgica provee entrenamiento y asistencia a EL ZAIRE. Todas estas actividades ayudan a proteger los intereses occidentales en todo el mundo.

Dentro de este contexto, el gobierno británico aprecia que los Servicios deberían ser capaces de operar efectivamente fuera del Area de la NATO, sin detrimento del compromiso existente con la Alianza. Por eso, fuerzas británicas continuarán desplazándose y ejercitándose fuera del Area de la NATO de tanto en tanto.

Además se realizan mejoras en los Servicios a fin de que los mismos se encuentren en capacidad de operar en cualquier lugar del mundo. Ello incluye la provisión de mayor capacidad de transporte aéreo, apoyo adicional embarcado, mayor abastecimiento logístico y mejoras para el personal y equipos de los Cuarteles Generales de la 8va. Fuerza de Campaña y de la formación de la Defensa Metropolitana, como así también para realizar tareas globales.

Desde abril de 1980 un batallón de paracaidistas está siempre disponible para proveer su servicio a 7 días de aviso.

Tales mejoras son llevadas a cabo a un costo relativamente mo-



desto con las ventajas que ellas dan a los Servicios mayor flexibilidad, para otras tareas fuera de la NATO.
Resulta necesario que los tres Servicios combinen en la creación de una fuerza de tamaño y capacidades adecuados como pueda ser necesario.
El Reino Unido confía que la NATO en su totalidad reconozca la naturaleza global del desafío Soviético y que los miembros de la Alianza que son, como el Reino Unido, capaces y deseosos de rechazar ese desafío consultarán antes de actuar y cuando sea apropiado, responder en conjunto.

6.1.6. Contribución de Gran Bretaña a la NATO
Casi la totalidad del esfuerzo desarrollado por Gran Bretaña en materia de defensa, se dedica actualmente a apoyar la estrategia de la NATO. La contribución del Reino Unido a la Alianza consiste en el aporte de fuerzas de voluntarios profesionales de la máxima eficiencia y dedicación, equipadas con armas modernas y preparadas para una defensa inmediata y firme. En el mar, Gran Bretaña aporta la mayor contribución, un 70% de las fuerzas marítimas inmediatamente disponibles de la NATO, a la defensa de las áreas del Atlántico Oriental y del Canal y a la seguridad de las rutas marítimas para envío de abastecimientos y refuerzos desde Norteamérica hasta Europa.
En el continente europeo, en cumplimiento de compromisos según el tratado de Bruselas, mantiene fuerzas terrestres que totalizan 55.000 hombres y aviones tácticos para la Segunda Fuerza Aérea Táctica Aliada. Estas fuerzas tienen a su cargo un sector crucial del Frente Central sobre Alemania Septentrional y están destinadas a la estrategia de defensa avanzada de la Alianza. En el Reino Unido las principales tareas de las fuerzas armadas consisten en reforzar el territorio continental de Europa y en garantizar la seguridad de la bas



nacional, cuya defensa no solamente es de la máxima importancia en sí misma, sino que resulta inapreciable también para la NATO como base y como punto de estacionamiento en tránsito de las fuerzas de refuerzo procedentes de los Estados Unidos.

Finalmente, Gran Bretaña es el único aliado europeo de la NATO que aporta una contribución a la capacidad disuasiva nuclear estratégica de este organismo por medio de la fuerza "Polaris". La intención es mantener la eficiencia de esta fuerza.

En apoyo de estos compromisos, los principales aportes a las fuerzas concretados desde 1975 o proyectados para el futuro, consisten en la incorporación al servicio de los siguientes efectivos.

- Marina Real Británica
  - HMS "SUPERB", el tercer submarino de la clase Swiftsure;
  - Cuatro fragatas más del Tipo 21;
  - El segundo destructor Tipo 42 portamisiles guiados;
  - El helicóptero "LYNX".
- Ejército
  - Sistema de misiles tácticos "LANCER";
  - El vehículo a oruga "STRIKER" para transportar el misil anti-tanque "SWINGFIRE", ya en servicio en otros vehículos.
  - Visor laser para los tanques "CHIEFTAIN" y un telémetro laser para los puestos de observación de artillería;
  - Vehículo blindado para tendido y recuperación de puentes, con base en el tanque "CHIEFTAIN".
- Real Fuerza Aérea
  - Seis escuadrillas más de "JAGUAR", con lo que en conjunto

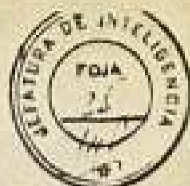


se llega a un total de ocho escuadrillas, lo que permite transferir un mayor número de los "PHANTOM"-FGR" a la misión de defensa aérea;

- Una segunda escuadrilla de "BUCCANEER" con base en el Reino Unido;
- Reequipamiento completo de la fuerza de aviones cisterna con el "VICTOR K2" perfeccionado;
- Un programa de tres años para el reequipamiento del avión de patrullaje marítimo "NIMROD" con equipo perfeccionado de radio y comunicaciones.

Asimismo, Gran Bretaña ha ofrecido formalmente a la NATO cuatro medidas adicionales. Las mismas representan un valioso agregado a las defensas de la Alianza en los flancos.
Las cuatro medidas compensatorias son :

- Asignación de dos grupos comando adicionales junto con un cuartel general de brigada y un regimiento logístico para despliegue, en apoyo de planes específicos de la NATO. Uno de estos grupos, con una pequeña jefatura de brigada táctica, serán adiestrado y equipado para realizar operaciones en Noruega durante el invierno;
- Mantenimiento de una opción para despliegue de una fuerza terrestre en el noreste de Italia, mediante el empleo de parte de la 6a. Fuerza de Campaña (el elemento de tierra que provendrá de la Fuerza Móvil del Reino Unido), junto con apoyo de helicópteros;
- Despliegue transitorio de puestos de adiestramiento aéreo en aerodromos aliados de la Región Meridional, en tiempo de paz, con lo que se mantendrá la actual frecuencia de destacamentos de adiestramientos del Reino Unido;
- Retención de la opción para desplegar dos escuadrillas de apoyo ofensivo en el noreste de Italia, en apoyo de la Quinta Fuerza Aérea Táctica Aliada, para desempeñar los



roles de ataque aéreo, interdicción y apoyo cercano.

6.1.7. Mejoras en las fuerzas de la NATO

Los miembros de la NATO se han mostrado activos en la adopción de las medidas precedentemente descriptas, destinadas a neutralizar la creciente capacidad militar del Pacto de Varsovia, mediante el perfeccionamiento de la calidad y eficiencia de sus respectivas fuerzas y equipo. Durante las reuniones concretadas por el Grupo Europeo y la Comisión de Planificación para Defensa. Los Ministros de Defensa destacaron las medidas que actualmente se están adoptando o proyectando con este fin. En lo que respecta a equipo, incluyen el perfeccionamiento de las capacidades anti-vehículos blindados, defensa aérea y protección aérea, modernización y reemplazo de buques, la adquisición de nuevos aviones por parte de diversas naciones europeas y el reequipamiento y modernización de las fuerzas canadienses. En lo relativo a potencial humano, los Ministros señalaron el progreso logrado por los Estados Unidos al formar dos nuevas Brigadas de combate en Europa con los efectivos ya existentes y la mayor eficiencia de las fuerzas armadas alemanas como resultado de la formación de tres nuevas brigadas, que también en esta oportunidad se extrajeron de los niveles de personal existente.

6.1.8. Presupuesto de Defensa

El presupuesto de Defensa para el ejercicio 1981, comprendido entre el 1° de abril de 1980 y 30 de marzo de 1981, alcanza a los 10.785 millones de Libras, lo que representa el 4,9% del PNB (4,75% en 1979).

En términos reales este presupuesto es un 3 % superior al del ejercicio precedente. Presentado en forma global no establece el monto asignado para la MARINA, pero se estima que el



mismo estará entre el 25 y el 30 % del total.

Las fuerzas de combate comprenderán 132 buques a los cuales es necesario agregar 32 buques en reserva, en reparaciones y a la espera de ser radiados o vendidos al extranjero.

La flota logística, que está, como se sabe, armada por personal civil, contará con 29 buques y 5 en reserva.

Los efectivos de la "ROYAL NAVY" comprendiendo los "ROYAL MARINES", se acrecentarán hasta 72.700 militares, hombres y mujeres.

Durante el ejercicio 1979-80; OCHO (8) buques han entrado en servicio: el SNA HMS "SPARTAN" (10-10-79); los destructores HMS "CARDIF" (22-9-79) y "GLASGOW" (9-3-79); el portahelicópteros HMS "INVINCIBLE" (19-3-80); la Fragata HMS "BATTLEAXE" (20-12-79); el caza-minas HMS "BRECON" (21-3-79); los patrulleros HMS "ANGLESEY" (26-4-79) y "ALDERNEY" (14-8-79).

Los créditos destinados a las construcciones nuevas permitirán proseguir el programa en curso: los portaaviones "ILLUSTRIUS" y "ARK ROYAL"; 4 SNA (el "SPLENDID" y 3 del Tipo "TRAFALGAR"); 8 destructores lanza-misiles; 4 fragatas Tipo 22, de las cuales la "BRAZEN" fue lanzada el 3-3-80; y 3 caza-minas Tipo "HUNT".

En lo que concierne a las operaciones nuevas, está previsto solicitar en 1980-81 un cuarto SNA Tipo "TRAFALGAR"; 2 grandes patrulleros "Off-Shore"; 1 caza-minas Tipo "HUNT"; 12 dragas de gran profundidad Tipo "CHALUTIER"; y 1 buque de intervención submarina, el HMS "CHALLENGER".

En lo referente a las armas y equipamiento, el "Libro Blanco" que acompaña la publicación de este presupuesto 1980-81, anuncia la modernización de los misiles "POLARIS" para equipar



los cuatro submarinos nucleares lanza-misiles de la ROYAL NAVY (Programa Chevaline"), la fabricación en serie de la nueva torpedera ASM "SUB HARPOON" a bordo de los SNA (instalación terminada sobre los HMS "CHURCHILL"); el estudio de una nueva clase de submarinos clásicos de alta perfomance y el estudio de una nueva generación de misiles anti-buques para los años 1990.

6.2. Fuerzas de Combate - Despliegues - Operaciones y Ejercicios

6.2.1. Las Fuerzas de Combate están compuestas por :

- La Fuerza Estratégica Nuclear.
- Las Fuerzas de Propósitos Generales de la Marina Real Británica.
- Fuerzas de Tierra del Teatro Europeo.
- Otras Fuerzas de Combate del Ejército.
- Fuerzas de Propósitos Generales de la Real Fuerza Aérea.

6.2.2. La Fuerza Estratégica Nuclear

Los Submarinos Polaris "RESOLUTION", "REPULSE", "RENOWN" y "REVENGE" cumplen una misión de patrullaje contínuo como contribución del Reino Unido al disuasivo estratégico de la NATO.

6.2.3. Fuerzas de Propósitos Generales de la Marina

Las fuerzas marítimas del Reino Unido están concentradas en el Atlántico Oriental y en el Canal, a través de cuyas áreas deben pasar en época de guerra o tensión los refuerzos aliados, procedentes en su mayoría de los Estados Unidos, y donde se plantea la mayor amenaza para la seguridad marítima de la Alianza. En tiempo de paz el Reino Unido mantiene una capacidad limitada para despliegue de sus fuerzas marítimas a nivel mundial en defensa de los intereses aliados o nacionales.



Más cerca del territorio británico, además de la tarea tradicional de protección pesquera, existe un nuevo compromiso en aumento, para proteger los recursos de Gran Bretaña frente a la costa, en particular las instalaciones de petróleo y gas del Mar del Norte de los que depende en gran medida la futura prosperidad del país.

6.2.4. El Area de la NATO.

En las áreas del Atlántico Oriental y del Canal, el Reino Unido continúa proporcionando la parte más importante de la fuerza marítima inmediatamente disponible de la NATO. La amenaza principal en estas áreas procede de la gran flota de submarinos soviéticos en constante desarrollo, de los cuales una proporción cada vez m.yor es de propulsión nuclear. De aquí que las fuerzas del Reino Unido estén particularmente dedicadas a la guerra antisubmarina, mientras retienen una importante capacidad de propósitos generales. Todos los buques principales y fuerzas anfibias están asignadas a la NATO en estas áreas.

La Marina británica contribuye con un destructor o fragata portamisiles guiados al servicio exclusivo de la Fuerza Naval Permanente del Atlántico, la primera fuerza naval internacional permanente del mundo en tiempo de paz, que consta de seis u ochos buques de guerra provenientes de las marinas de la NATO.

Por lo menos un buque para contramedidas de minas es asignado "full time" a la Fuerza Naval Permanente de la NATO en el Canal. Estas fuerzas demuestran en forma tangible la unidad y propósito común de la NATO.

Como consecuencia de la concentración de los recursos británicos en las áreas del Atlántico Oriental y del Canal, las fuerzas navales del Reino Unido dejaron de estar asignadas a la NATO en el Mediterráneo a partir de abril de 1976. La úni-

ca presencia naval permanente en el área es un buque de guardia en GIBRALTAR. Sin embargo, los buques británicos continúan visitando el Mediterráneo detanto en tanto y participan en ejercicios desarrollados en la zona con sus aliados de la NATO, así como también contribuyen a las activaciones periódicas de la Fuerza Naval e Inmediata a disposición de la NATO en el Mediterráneo.

6.2.5. Fuera del Area de la NATO

6.2.5.1. CHIPRE

Las Fuerzas Armadas Británicas están desplegadas en Chipre en ambas Bases de Soberanía Británica como parte de la contribución del Reino Unido a las Fuerzas de las Naciones Unidas en Chipre (UNFYCYP).

Bases bajo soberanía Británica : Cuando la Independencia de la República de Chipre se estableció en 1960 dos pequeñas áreas sobre la costa sur de la Isla quedaron sujetas a la soberanía del Reino Unido.
Una de esas dos bases está situada en AKROTIRI, la cual tiene un gran aerodromo y la otra en DHEKELIA, lo que permite a Gran Bretaña mantener presencia militar en el Mar Mediterráneo Oriental, conservando importantes instalaciones radar y de comunicaciones y para la ayuda a las Naciones Unidas (UN) en operaciones de mantenimiento de la Paz y para proveer el apoyo logístico a todos los contingentes de la UNCIFYP y alguna otra ayuda logística a las Fuerzas Transitorias de las Naciones Unidas en el Levante.
Unidades de Ejército a nivel de Fuerzas de Batallón del Reino Unido y BAOR (British Army Over The Rhine) usan las instalaciones en Chipre para adiestramiento.
La Real Fuerza Aérea opera y provee la seguridad al aeropuerto de AKROTIRÍ donde tienen su base helicópteros WHIRL-



WIND para apoyo general y para busqueda y rescate (SAR).
AKROTIRI sirve además como base para práctica de armas de combate de la Aviación de Caza del Reino Unido y de la RAF en la República Federal de Alemania. Allí en 1979 se realizaron diez períodos de adiestramiento.
La importancia estratégica de Chipre y la utilidad de ese aeropuerto ha sido bien demostrado en 1979 cuando AKROTIRI fue utilizada como base para la evacuación de personal procedente de IRAN y como escala para el tránsito de Fuerzas para Rhodesia.

UNFICYP/Fuerzas de las Naciones Unidas en Chipre. El Contingente Británico es el de mayor participación y desplazado a efectos de mantener la paz en la línea entre las zonas de los Chipriotas Griegos y Chipriotas Turcos.
El costo extra del despliegue de la Fuerza Británica para las UNFICYP es absovido por la Oficina de Asuntos Extranjeros y Commonwealth el cual es compartido con las Naciones Unidas juntamente con otros gastos para el apoyo logístico de otros contingentes UNFICYP.
La contribución Británica para el UNFICYP y la ayuda que ha brindado para el UNFIL demuestra el compromiso del Gobierno Británico respecto del mantenimiento de la paz, según el Rol de las Naciones Unidas.
El Reino Unido continuará dando apoyo completo ahora y en el futuro a las operaciones de mantenimiento de la Paz de las Naciones Unidas sujetas a los compromisos nacionales y a sus exigencias.

6.2.5.2. GIBRALTAR

La presencia militar británica está presente en Gibraltar desde el siglo dieciocho.



Las fuerzas británicas están estacionadas allí, tanto como para su seguridad y porque es una posición estratégica en la entrada occidental del Mediterráneo, la cual es una importante posición para Gran Bretaña y para la NATO.

Un Destructor o una Fragata de la Real Armada Inglesa siempre han estado prestos para asistir a la defensa de Gibraltar.

En la Base Naval y en los Talleres de reparaciones se encuentran alrededor de 650 hombres de la Royal Navy.

El Ejército provee una Guarnición de alrededor de 790 hombres entre Oficiales y Soldados, de los cuales el Batallón de Infantería residente representa la mayor parte. El Aeropuerto usado por las aviaciones, civil y militar, es regido por la Real Fuerza Aérea. No existen allí aviones estacionados para operaciones, pero allí se desplazan para ejercicios y entrenamiento y en tiempo de guerra el aeropuerto puede alojar a la Aviación de la NATO.

La Real Fuerza Aérea provee servicio de Busqueda y Rescate (SAR).

Alrededor de 1900 civiles están empleados en apoyo de los Servicios en Gibraltar, 1350 de ellos en los talleres de reparaciones.

6.2.5.3. <u>BELICE</u>

Hay Fuerzas Británicas estacionadas en territorio de Belice a efectos de disuadir cualquier agresión por parte de Guatemala en pos de sus reclamos por el Territorio de Belice, que surgen de la interpretación diferente del tratado de 1859 con Guatemala reconociendo la existencia del límite
La Guarnición de Belice incluye unidades de Infantería, Aviones Harrier, Helicópteros Puma y Gazelle y un destacamento



del Regimiento Rapier de la Real Fuerza Aérea, para la defensa del aeropuerto. También hay allí tropas blindadas de reconocimiento, artillería, defensa antiaérea, unidades de ingenieros y de comunicaciones.

Buques de guerra de la Royal Navy apoyados por buques de la Real Flota Auxiliar están desplazados en el Caribe y en el Atlántico Occidental para vigilancia de Belice. Ellos pueden tomar posición en aguas de Belice a la primer advertencia y en breve plazo.

6.2.5.4. ISLAS MALVINAS

Las Islas Malvinas que es un territorio dependiente es reclamada por Argentina. Se está buscando una solución aceptable a la disputa para los habitantes de las Islas.

Allí está estacionado permanentemente un Destacamento de Infantería de Marina.

El Buque de Patrullaje de Hielos "ENDUNRANCE" apoya a la Guarnición y a otras embarcaciones de la Real Armada Inglesa que visitan las Islas cada tanto.

6.2.5.5. HONG KONG

Unidades de los Tres Servicios estacionan en HONG KONG.

La presencia de la Guarnición demuestra el compromiso británico para preservar la seguridad e integridad del territorio Colonial.

Las Fuerzas estacionadas consisten en :

- Cuatro Batallones de Infantería (tres de ellos, Unidades GURKHA).
- Un Escuadron de GURKHA de Ingenieros de Campaña.
- Un Escuadron de Helicópteros Scout del Ejército.
- Cinco embarcaciones de Patrullaje de la Royal Navy.
- Un Escuadron de Helicópteros Wessex de la Real Fuerza Aérea.

Consiguiente con el gran incremento de inmigración ilegal



desde China las Fuerzas Residentes fueron temporalmente reforzadas a mediados de 1979 para ayuda de las Autoridades Civiles.

Los refuerzos consistieron en :

- Un Batallón de Infantería venido desde el Reino Unido (con posterioridad relevado por un Comando de Infantería de Marina).
- Dos compañías GURKHA.
- Tres Helicópteros Scout del Ejército.
- Dos Helicópteros Sea Kings de la Armada.

Posteriormente arribaron Dos Hovercraft, una lancha rápida de patrullaje, otras de requisa y un equipo de pequeñas embarcaciones de la Infantería de Marina.

Esta operación demostró la voluntad y la capacidad del Reino Unido para reforzar Hong Kong en una emergencia.

Ello fue también una notable demostración de la flexibilidad y capacidad de los Servicios para emprender un rápido refuerzo.

La Infantería y los Helicópteros Sea Kings fueron retirados más tarde, consiguiente a una disminución en la inmigración ilegal, pero debido a esto se decidió enviar un batallón de infantería y un batallón de pequeñas embarcaciones de Infantería de Marina desde Inglaterra y una Compañía de GURKHAS desde Borneo hacia Hong Kong a principios de 1980, consiguiente con una vuelta al incremento de la inmigración ilegal.

6.2.5.6. BORNEO

Un Batallón GURKHA pagado por el Gobierno de Borneo continuará estacionado allí hasta 1893. Entonces el Reino Unido podría abandonar su responsabilidad en los asuntos externos



de Borneo y en aquellos compromisos de consulta para la defensa de Borneo.

Borneo también provee instalaciones para ejercitaciones anuales de fuerzas tamaño no mayor que compañías de la Guarnición de Hong Kong. Asimismo Unidades con asiento en el Reino Unido reciben allí cursos de entrenamiento para la jungla.

6.2.5.7. Ejercitaciones y Entrenamiento

Otras ejercitaciones fuera del teatro europeo de la NATO aumentan la flexibilidad del ciclo anual de entrenamiento de los Servicios.

Ello ayuda a mantener el vínculo con el Commonwealth y con otras naciones, demostrando que el Reino Unido continúa interesado en apoyar y busca respuestas adecuadas ante la escasez de áreas convenientes para el entrenamiento en Europa.

Son un ejemplo el entrenamiento del Ejército en Canadá y el entrenamiento de Defensa Aérea en Chipre.

El entrenamiento "fuera del teatro" también ofrece instalaciones especiales como ser : montañismo, paracaidismo, buceo y entrenamiento en la jungla, en condiciones de tiempo y terreno particulares.

Una vez al año un grupo de tareas de la Royal Navy emprenden un desplazamiento significativo fuera de las aguas de la NATO, visitando puertos y realizando ejercitaciones con fuerzas navales de naciones amigas.

En Mayo de 1979 un grupo compuesto por un Destructor, cinco Fragatas y tres Unidades de la Real Flota Auxiliar zarparon por siete meses desplazándose hacia el lejano oriente. Un submarino nuclear se les unió en la fase inicial del



desplazamiento por el Mediterráneo, durante el cual el grupo tomó parte en el ejercicio denominado "DAWN PATROL" de la NATO.

El Grupo permaneció cerca de tres meses en aguas de Australia, realizando ejercitaciones con Unidades de las Armadas de Australia y Nueva Zelandia.

Para 1980 estaba previsto que otro grupo de tareas realizaría ejercitaciones a través del Canal de Suez y hacia el noreste de Asia.

6.2.5.8. RHODESIA

Consiguientemente con el buen éxito de las conclusiones de la Conferencia de la Casa de Lancaster en diciembre de 1979, fueron rápidamente desplazados hacia Rhodesia Asesores, Organizaciones, Comisiones de Enlace y Contralor desde Inglaterra. Además fueron enviados Oficiales y Soldados de otros Servicios del Commonwealth.

La Fuerza de contralor tuvo participación en la preparación y representación que el Gobierno Británico hizo para la transición de Rhodesia hacia su independencia.

Las circunstancias fueron únicas.

La organización fue encabezada por un Mayor-General Británico que actuó como Asesor Militar del Gobernador que presidió la Comisión de Cese del Fuego. El alto oficial británico tuvo a su disposición cerca de 1.400 hombres entre Oficiales y Soldados, especialmente seleccionados de las Fuerzas de Gran Bretaña, Australia y Nueva Zelandia, Kenya y Fiji.

La Fuerza Aérea de los Estados Unidos prestó ayuda a la RAF en el traslado de dicha fuerza a Rhodesia.

El Rol de los Militares fue de observar e informar sobre el cese del fuego de acuerdo con el acuerdo realizado en la Casa de Lancaster.



Para ayudar a la Comisión de Contralor en sus tareas, ella fue equipada con Helicópteros Puma, Gazelle y Helicópteros Scout, un gran número de vehículos y una buena red de radio comunicación.
Asimismo fueron desplazados hacia Rhodesia un numero de aviones Hércules de la Real Fuerza Aérea Británica.
La Comisión de Contralor no tuvo Rol o capacidad de intervención, solamente fue provista de armas para su propia protección.
Las tareas que realizó la Comisión de Contralor fueron de persuación. Operando en pequeños grupos, muy dispersos y en condiciones dificultosas, ella puso de manifiesto inventiva y valor en alto grado, demostrando nuevamente la flexibilidad y recursos de los Servicios Británicos y además miembros del Commonwealth.

6.2.5.9. Operaciones de Socorro

Los Servicios Británicos tienen una larga tradición en la prestación valiosa de asistencia a lugares de ultramar, ayudas en acciones humanitarias, prestando socorro en zonas de desastre y operaciones de rescate.
Embarcaciones y Helicópteros de la Royal Navy, Unidades del Ejército y Aviones de transporte de la Real Fuerza Aérea, participan todos en este tipo de actividades.
En el año 1979, por ejemplo, los servicios proveyeron ayuda humanitaria de emergencia en Jamaica, Nicaragua, Sudán, Camboya, República Dominicana y en otros lugares.
Algunas de esas operaciones se describen a continuación con más detalles.

6.2.5.9.1. Nicaragua

Durante el año 1979 y a pedido del Comité Internacional



de la Cruz Roja, un avión Hércules de la Real Fuerza Aérea ayudó en el transporte de suministro de socorro a Nicaragua.
Entre el 15 y el 30 de julio realizó 19 vuelos a Managua transportando más de 220 toneladas de carga.
El 18 de julio en Managua, la tripulación impidió un intento de copamiento a un avión por parte de un grupo armado.

6.2.5.9.2. Camboya

Nuevamente y a pedido del Comité Internacional de la Cruz Roja, la Real Fuerza Aérea desplazó un Avión Hércules a BANGKOK por cinco semanas para transportar abastecimientos de socorro en el interior del territorio Camboyano.
Esta operación fue iniciada en octubre y se realizaron 34 vuelos hacia PHNON PENH, transportando alrededor de 500 toneladas de carga.
Esta operación consistió principalmente en el transporte de camiones pesados y vehículos militares livianos, como también alimentos y suministros médicos.

6.2.5.9.3. Irán

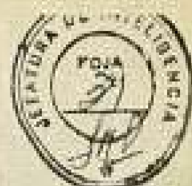
Durante el período de inestabilidad en IRAN a principios de 1979 la Real Fuerza Aérea y la Armada evacuaron alrededor de 1.200 personas, la mayoría ciudadanos británicos.
Fueron desplazados aviones Hércules hacia BAHRAIN y desde allí evacuaron a personas procedentes de tres diferentes ciudades de IRAN, a esta altura de la operación un CV 10 y tres Hércules fueron desplazados hacia AKROTIRI en Chipre y evacuaron 650 personas procedentes de Teherán.



Además, otros pequeños grupos de personas fueron evacuados por embarcaciones de reconocimiento que operaban en el Golfo Pérsico.

6.2.5.9.4. Otras Ayudas

Durante ese tiempo hubo también numerosas ayudas menos dramáticas. Por ejemplo, un Batallón GURKHA fue enviado a prestar ayuda a St. VINCENT después de que el volcán de la Isla hizo erupción.
Unidades de Ingenieros Militares construyeron puentes en Kenya, supervisaron la construcción de rutas y edificios en St. Vincent, en las Islas Malvinas y en Gambia, realizando mejoras en el suministro de agua en Santa Elena y ayudaron a mejorar el suministro de electricidad en TUVALU.



6.3. ORGANIZACION DE LA DEFENSA NACIONAL

6.3.1. Responsabilidad del Gabinete

El Gabinete tiene la responsabilidad superior en la fijación de la política de defensa, dado que los principales problemas no pueden ser considerados en forma aislada o en términos puramente militares, por las siguientes causas :

a) Deben ser analizados a la luz de su relación con la política exterior y la política económica.

b) Las relaciones políticas con otras naciones extranjeras y de la Commonwealth inciden directamente en la política de defensa del Reino Unido.

c) La política económica y financiera del gobierno afecta el tamaño, despliegue y equipamiento de las FF.AA.

Los problemas de defensa y sus consecuencias normalmente son considerados por el Comité de Defensa y Política Exterior (Defence and Overseas Policy Comittee). Cuando la importancia de los problemas así lo requieren son tratados en reunión de Gabinete, a las cuales pueden ser invitados los Jefes de Estado Mayor de las FF.AA.

Este Comité está integrado por los siguientes miembros:

- Primer Ministro.
- Secretario de Relaciones Exteriores.
- Ministro de Hacienda.
- Secretario de Interior.
- Secretario de Estado para Asuntos de la Commonwealth.
- Secretario de Estado de Defensa.

6.3.2. El Consejo de Defensa

El Consejo de Defensa, bajo la Presidencia del Secretario de



Estado de Defensa, tiene principalmente la responsabilidad sobre aquellas cuestiones que hacen a las políticas básicas de cada una de las FF.AA., siendo la autoridad legal que supervisa dichas políticas. Sus principales integrantes son :

- Secretario de Estado de Defensa.
- Ministro de Defensa (A): Administración.
- Ministro de Defensa (E): Equipo.
- Subsecretarios Parlamentarios de Defensa de cada una de las Fuerzas Armadas.
- Jefe del Estado Mayor de Defensa.
- Jefe del Estado Mayor de cada una de las FF.AA.
- Jefe Consejero (Proyectos).
- Subsecretario de Defensa.

6.3.3. Responsabilidades de los miembros del Consejo de Defensa.

- Los Subsecretarios Parlamentarios y los Jefes de Estado Mayor de las FF.AA. representan dentro del Consejo a sus respectivas armas y constituyen los enlaces naturales con sus correspondientes "Juntas" (Service Board).

- El Jefe del Estado Mayor de Defensa es el asesor militar principal del Secretario de Estado de Defensa. Es además Presidente de la Comisión de Jefes de Estado Mayor, la que es colectivamente responsable ante el Gobierno de Su Majestad del asesoramiento profesional en cuanto se refiere a estrategia y operaciones militares y las implicancias militares de defensa.

- El Jefe del Estado Mayor Naval y el Primer Lord del Almirantazgo, el Jefe del Estado Mayor del Ejército y el Jefe del Estado Mayor del Aire, son los Jefes profesionales de la Marina Real, del Ejército y de la Real Fuerza Aérea, asimis



mo, son los asesores profesionales de los aspectos de servicio en lo que concierne a problemas militares. Son los responsables de la eficiencia de sus respectivos servicios y, según los afecte, la consideración de todos los aspectos del planeamiento de política y del asesoramiento respecto a la conducción de las operaciones. Son también responsables de impartir órdenes operativas de cada servicio que surjan de las decisiones de política de Defensa.

- El Jefe Consejero (Proyectos) es responsable de controlar los proyectos de equipos y programas de investigación y de asesorar al Secretario de Estado y Ministro de Defensa, para equipamiento en estas esferas. Es Jefe Profesional del Estado Mayor (Científico).

- El Subsecretario de Defensa es responsable de los asuntos relativos al programa de defensa y presupuesto, y la coordinación general de las cuestiones del Consejo de Defensa.

6.3.4. Las Juntas y sus responsabilidades

a) Junta del Almirantazgo

Este órgano, al igual que sus paralelos del Ejército y la RAF en sus armas respectivas, es el encargado de la conducción de la Royal Navy en su quehacer diario. Si bien el Secretario de Estado de Defensa es su Presidente, el que normalmente actúa como tal, por delegación, es el Subsecretario, ya que tanto el Secretario como los Ministros sólo concurren a reuniones muy especiales. Esta Junta, más los integrantes de los Organismos directamente subordinados que actúan como Estado Mayor, constituyen el Departamento Marina. Sus integrantes (3 civiles y 5 Oficiales Superiores) y responsabilidades individuales son :



- Secretario de Estado para la Defensa: Presidente.
- Subsecretario Parlamentario de Estado para la Defensa de la Marina Real: Actúa como Presidente de la Junta en ausencia del Secretario de Estado. Es responsable de la ejecución de la política de defensa y de la administración del Servicio Naval.

  En el Parlamento responde las preguntas en nombre del Secretario de Estado, si así se lo requiere.
- Jefe del Estado Mayor Naval y Primer Lord del Mar: Es miembro de la Comisión de Jefes de Estado Mayor, de la que es Presidente el Jefe del Estado Mayor de Defensa. Es la autoridad profesional de este Servicio y el asesor profesional de los Ministros con respecto a los problemas militares concernientes al aspecto naval. Es responsable de la eficiencia de combate de la Marina Real; de la consideración de todos los aspectos navales en el planeamiento de la política; del asesoramiento naval sobre la conducción de las operaciones y de la emisión de órdenes que puedan considerarse apropiadas para el desarrollo operativo de cada servicio.

  En todo lo atinente a asuntos internos de la Marina, es secundado por el Sub-Jefe del Estado Mayor Naval. Asimismo, este último, es responsable en la formulación de políticas y operaciones. Para ello, cuenta con un Jefe asistente en cada área, para que lo secunden en sus tareas y lo asesoren en inteligencia táctica y estratégica.
- Jefe del Personal Naval y Segundo Lord del Mar: Es responsable de la dotación de la flota (incluyendo las fuerzas de reserva), es decir de obtener la cantidad de personal necesario para la Marina Real, Los Infantes de la Marina Real, el Servicio Femenino de la Marina Real y



las Fuerzas de Reserva; de los asuntos que afecten las condiciones de servicio del personal uniformado, incluyendo disciplina, sueldos asignaciones y pensiones, servicios médicos, bienestar y educación. Es responsable de la política de adiestramiento naval y de la organización respectiva. También es responsable de la elección y del ascenso de oficiales y de la asignación de destinos y ascensos del personal subalterno a través de su Secretario General.

- Contralor de la Marina: Supervisa toda la actividad relacionada con el material naval. En este terreno es responsable de la investigación y desarrollo, diseño, producción, inspección, reparación y mantenimiento de los buques, sus armas y equipo, siendo una de las más importantes tareas lo concerniente con los aspectos del material del sistema POLARIS; del suministro, mantenimiento y reparación de los aviones y su equipo y de la administración general de los establecimientos relacionados con estas funciones.

- Jefe de Logística de la Flota: Es responsable que los Arsenales Navales cuenten con personal y equipos para construir, mantener y reparar los buques de la Flota y lograr su operatividad por el máximo tiempo posible. Asimismo es responsable, a través de sus Directores respectivos, de todo lo concerniente al transporte por mar o tierra de todo tipo de provisión a la Flota, donde quiera que la misma se encuentre.

- Jefe Científico de la Marina Real: Controla o supervisa la conducción de toda la investigación y el desarrollo y despliegue del esfuerzo científico de la Marina. Asi-



mismo, colabora con otros miembros de la Junta del Almirantazgo con respecto a investigación y desarrollo de los cuales son responsable. Juntamente con su personal, forma parte del Personal Científico de Defensa. Depende del Jefe Científico de Defensa cuando los problemas o asuntos son de carácter defensivo y no de Servicio único.

- Secretario de Estado: Además del Jefe Científico, los otros representantes civiles en la Junta del Almirantazgo son:
  . el Secretario Delegado de Estado para la Marina y el
  . Segundo Sub-Secretario permanente de Estado (administración).

  El primero es responsable en la coordinación de los quehaceres de la Junta, y el segundo, de proporcionar a ésta la orientación financiera y administrativa necesaria.

b) La Junta del Ejército

Sus integrantes y responsabilidades individuales son:

- Subsecretario Parlamentario para Defensa para el Ejército y el Jefe del Estado Mayor General. En el ejercicio de responsabilidades de Estado Mayor General, colabora el Sub-jefe del Estado Mayor General.

- El Ayudante General: es responsable del potencial humano del Ejército dentro de la política establecida por el Estado Mayor General, para reclutamiento y selección, para la administración y adiestramiento del personal militar, para disciplina, para los servicios médicos, legales y para cuestiones de bienestar y educación general.

- El General de Intendencia: Es responsable del planeamien



to logístico del Ejército, el almacenamiento, distribución y mantenimiento, reparación, equipos de inspección, suministros y municiones. Del desarrollo de estos suministros con inclusión del vestuario. Del abastecimiento, transporte y alojamiento. De los movimientos militares y servicios de transporte, veterinaria y remonta; de los servicios postales, de víveres, de salvamento y de incendio y de cuestiones inherentes a institutos y mano de obra militar.

- El Condestable: Es responsable de la determinación de los requerimientos de armas y equipo para el Ejército y de las cuestiones relativas a su diseño, producción, desarrollo, inspección y obtención.

- El Jefe Científico (Ejército): Es el Jefe Profesional del Estado Mayor Científico del Departamento de Ejército y es responsable del programa de investigaciones de dicho Departamento. Además es responsable de suministrar asesoramiento científico a la Junta del Ejército y de establecer que instalaciones técnicas se necesitan en los establecimientos de investigación y desarrollo del Ejército, para asegurar que la información sea adecuadamente difundida y apreciada. El nombrado y su Estado Mayor forman parte del Estado Mayor de Defensa Científico que bajo la autoridad del Jefe Científico de Defensa, actúan cuando los problemas se refieren a aspectos defensivos y no son de Servicio único.

- Secretario de Estado: Además del Jefe Científico, los otros representantes civiles en la Junta del Ejército son:
  - el Secretario Delegado de Estado para el Ejército y



. el segundo Sub-secretario permanente de Estado (Administración).

El primero es responsable en la coordinación de los quehaceres de la Junta, y el segundo, de proporcionar a ésta la orientación financiera y administrativa necesaria.

c) La Junta de la Real Fuerza Aérea

Sus integrantes y responsabilidades individuales son:

- El Subsecretario Parlamentario de Estado para Defensa de la Real Fuerza Aérea.

- El Jefe del Estado Mayor del Aire. En el ejercicio de responsabilidades del mismo colabora el Sub-jefe del Estado Mayor del Aire.

- El Miembro de Personal del Aire: es responsable de las cuestiones que afecten al personal de la RAF, sus reservas auxiliares y fuerzas de cadetes (exceptos establecimientos) y de la administración de los servicios religiosos, educativos, legales, de enfermería y odontológicos, concernientes a la Real Fuerza Aérea y de la Real Fuerza Aérea Femenina.

- El Miembro de Suministro y Organización del Aire: Es responsable de la organización de la RAF en tiempo de paz y de guerra; del control, coordinación y dirección del equipo y de los Servicios técnicos de la Fuerza Aérea; del suministro de todo el equipo técnico aprobado y bélico; de los suministros no técnicos; de la dirección del estudio de trabajo; de los servicios de obra; del suministro de víveres y movimientos.
Los aspectos operativos de señales y el empleo de armas,



son de responsabilidad del Jefe del Estado Mayor del Aire.

- El Jefe Científico (Real Fuerza Aérea): Proporciona asesoramiento científico a la Junta de la Real Fuerza Aérea. Es responsable de investigar problemas de operaciones, logística, selección y adiestramiento de personal y del estudio de los futuros sistemas de armas de interés para la Fuerza.
  Juntamente con su personal, forma parte del Estado Mayor de Defensa dependiendo del Jefe Científico de Defensa, cuando los asuntos se refieren a problemas defensivos y no de Servicio único.

- Secretario de Estado: Además del Jefe Científico, los otros representantes civiles en la Junta de la RAF son:
  . el Secretario Delegado de Estado para la Fuerza Aérea y
  . el Segundo Subsecretario permanente de Estado (Administración).
  El primero es responsable en la coordinación de los quehaceres de la Junta, y el segundo, de proporcionar a ésta la orientación financiera y administrativa necesaria.

6.3.5. Organización de la Marina Real.

A continuación se agregan gráficos correspondientes a la organización de la Marina Real, de acuerdo al siguiente detalle:

- Departamento de Marina.
- Jefe del Estado Mayor Naval y Primer Lord del Mar.
- Jefe de Personal Naval y Segundo Lord del Mar.
- Contralor de la Armada.
- Jefe de Logística de la Flota.
- Jefe Científico de la Armada.



MINISTERIO DE MARINA

DEPARTAMENTO DE MARINA

JUNTA DEL ALMIRANTAZGO DEL CONSEJO DE DEFENSA

PRESIDENTE : Secretario de Estado de Defensa.

VICE-PRESIDENTE : Ministro de Estado para la Defensa.
Subsecretarios Parlamentarios de Estado para la Defensa de la Marina Real.

- JEFE DEL ESTADO MAYOR NAVAL Y PRIMER LORD DEL MAR
- JEFE DEL PERSONAL NAVAL Y SEGUNDO LORD DEL MAR
- CONTRALOR DE LA ARMADA
- JEFE DE LOGISTICA DE LA FLOTA
- JEFE CIENTIFICO DE LA ARMADA
- SUB-JEFE DEL ESTADO MAYOR NAVAL
- SUBSECRETARIO DELEGADO DE ESTADO PARA LA ARMADA
- SEGUNDO SUBSECRETARIO PERMANENTE DE ESTADO (ADMINISTRACION).



JEFE DEL ESTADO MAYOR NAVAL

Y

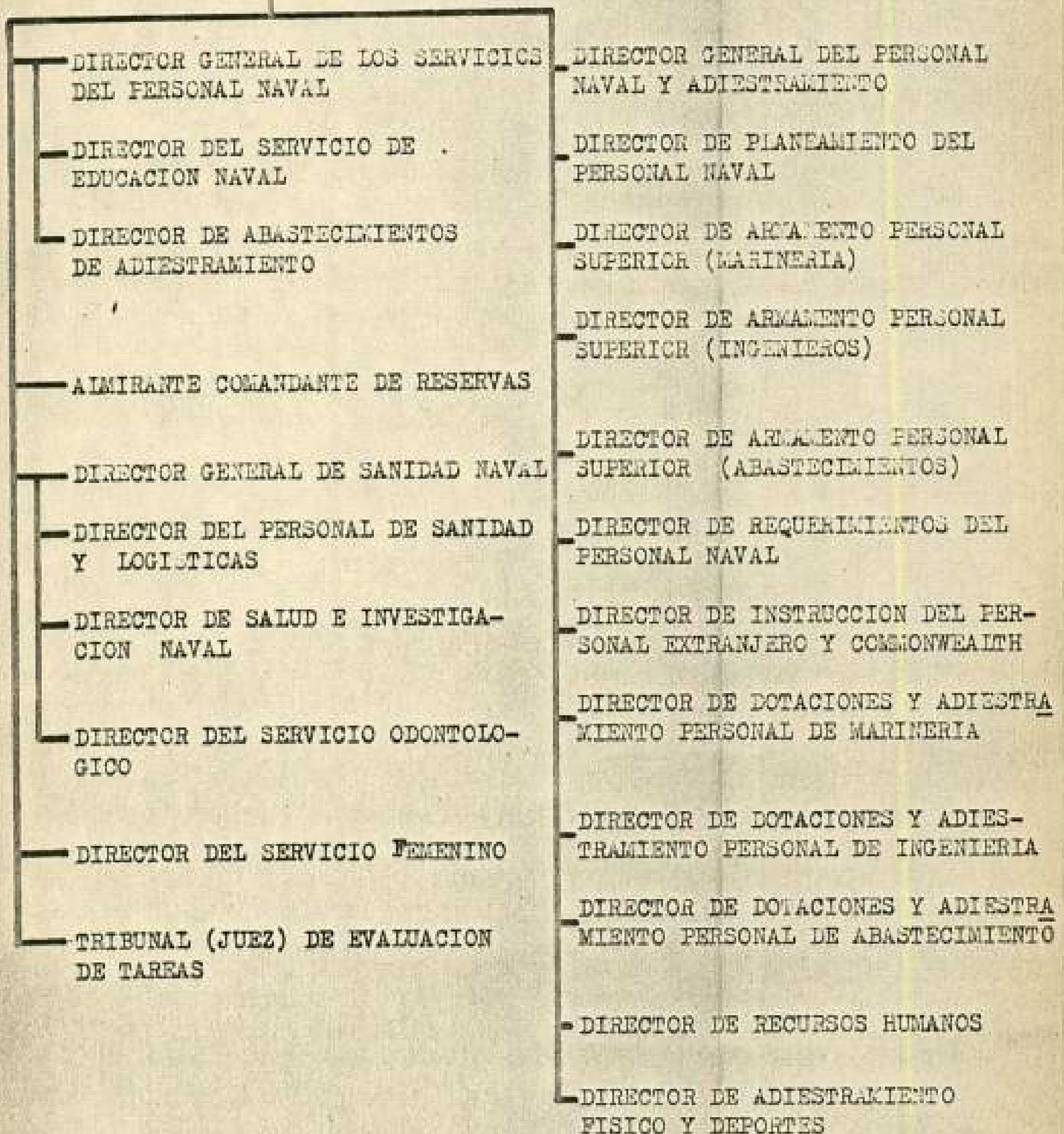
PRIMER LORD DEL MAR

SEGUNDO JEFE DEL E.M.N.

- AYUDANTE DEL JEFE DEL E.M.N. (POLITICA)
  - DIRECTOR DE PLANES NAVALES
  - DIRECTOR DE PLANEAMIENTO ADMINISTRATIVO NAVALES
- AYUDANTE DEL JEFE DEL E.M.N. (OPERACIONES)
  - DIRECTOR DE GUERRA NAVAL
  - DIRECTOR DE GUERRA AERONAVAL
  - DIRECTOR DE OPERACIONES NAVALES Y COMERCIO
- HIDROGRAFO DE LA ARMADA
- DIRECTOR DE OCEANOGRAFIA Y METEOROLOGIA NAVAL
- AYUDANTE DEL JEFE DEL E.M.N. (REQUERIMIENTOS OPERATIVOS)
  - DIRECTOR REQUERIMIENTOS OPERATIVOS
  - DIRECTOR DE SERVICIOS DE ADMINISTRACION DE LA FLOTA
- COMANDANTE GENERAL DE I.M.
- COMODORO DE INTELIGENCIA
  - DIRECTOR DE SEGURIDAD NAVAL
  - DIRECTOR DE COMUNICACIONES NAVALES
- HISTORIA NAVAL
- FUTURA POLITICA NAVAL

JEFE PERSONAL NAVAL
Y
SEGUNDO LORD DEL MAR

SECRETARIO NAVAL





CONTRALOR DE LA ARMADA

DIRECTOR GENERAL
DE
ARMAS NAVALES

DIRECTOR GENERAL
DE BUQUES

DIRECTOR GENERAL
DE
CONTRATOS ARMADA

AYUDANTE CONTRALOR
NAVAL

SEGUNDO CONTRALOR
(POLARIS)



JEFE DE LOGISTICA DE LA FLOTA

SUB-JEFE DE LOGISTICA DE LA FLOTA

- DIRECTOR DE SUMINISTROS
- DIRECTOR DE MANTENIMIENTO
- DIRECTOR DE SERVICIOS (I.M.)
- CABECERA DEPARTAMENTO AERONAVAL
- JEFE EJECUTIVO DE ASTILLEROS NAVALES
  - DIRECTOR DE PRODUCTIVIDAD Y PERSONAL DE ASTILLEROS
  - DIRECTOR DE PRODUCCION Y LOGISTICA DE ASTILLEROS
  - DIRECTOR DE FINANZAS Y ADMINISTRACION DE ASTILLEROS
- DIRECTOR DE PLANEAMIENTO ADMINISTRATIVO
- DIRECTOR GENERAL DE ABASTECIMIENTOS Y TRANSPORTES NAVALES
  - DIRECTOR DE DIRECCION Y ADMINISTRACION
  - DIRECCION DE ARMAMENTO Y ESPECIALISTAS
  - DIRECTOR DE FINANZAS
  - DIRECTOR DE VIVERES EN GENERAL
  - DIRECTOR DE COMBUSTIBLES Y SUS MOVIMIENTOS
- DIRECTOR DE ACANTONAMIENTO NAVAL



JEFE CIENTIFICO DE LA ARMADA

2do. JEFE CIENTIFICO

GRUPO DE ANALISIS DE LAS PERFORMANCES "POLARIS"

DIRECTOR DE ESTUDIOS OPERACIONES NAVALES

SICOLOGO PRINCIPAL NAVAL



6.4. EL COMANDO EN JEFE DE LA ROYAL NAVY

6.4.1. Antecedentes sobre su organización

Para comprender las razones de la actual organización de la Flota de la Royal Navy y el emplazamiento de su Comando actualmente en tierra, es conveniente historiar cómo y por que se han concretado esas transformaciones a través del tiempo. Por ello comenzamos diciendo que históricamente, el Comandante en Jefe de una Flota siempre dirigió la batalla desde el puente de su buque insignia; desde el "IRON DUKE" como lo hizo el Almirante JELLICOE en JUTLANDIA o desde el puente del "DUKE OF YORK" como lo hizo FRASER en su calidad de Comandante de la Flota Nacional durante la emboscada y destrucción del crucero de batalla alemán "SCHARNHOST".

Antes de que apareciera la telegrafía sin hilos, a principios de este siglo, el Comandante era casi independiente y omnipotente. Sus directivas generales se transmitían a través de órdenes escritas, que si bien podían ser casi inmediatas, también podían haber sido originadas, días, semanas y aún meses antes.

El mensaje transmitido revolucionó la transmisión de órdenes y al finalizar la Segunda Guerra Mundial, todos los buques de cierta envergadura (desde crucero en adelante) contaban con una central de operaciones, donde la multiplicidad de la información suministrada por el radar propio y los de las demás unidades, era ploteada y evaluada.

No solo proporcionaba el radar la distancia y el azimut de las fuerzas de superficie del enemigo, sino también advertía acerca de un ataque aéreo, por lo tanto la posición del Comando en los buques paso del puente a la central de operaciones y, actualmente, el Comando táctico de la Flota se realiza desde allí.

A medida que la central de operaciones se desarrollaba a bordo, surgieron comandos marítimos en tierra. Estos Comandos proporcionaban al oficial a cargo, un ploteo de las fuerzas de superficie que incluía a los convoyes y a sus escoltas, además de las posiciones del enemigo conocidas, dentro del área correspondiente a ese Comando, así como también a las áreas que eran patrulladas por los aviones de la patrulla marítima de larga distancia. Y lo más importante de todo: una amplia inteligencia acerca del enemigo. Esta última faceta permitió al Comandante, que se hallaba en tierra, una apreciación más amplia de la situación que la obtenida por el Comandante que se encontraba a bordo.

Con la velocidad comparativa de las comunicaciones modernas, en la actualidad es factible controlar los efectivos navales desde tierra. El Comando Táctico quedaría a cargo del Oficial que desempeña esa función a bordo, pero el control operativo podría ser ejercido por un Comandante Naval que se hallara en un Comando en tierra.

Las Flotas del Reino Unido en el período historiado fueron tres :

- La Flota Nacional.
- La Flota del Mediterráneo (hasta 1967).
- La Flota del Lejano Oriente (hasta octubre de 1971).

El Comando en cada una de estas Flota estaba estructurado según se menciona:

- <u>En la Flota del Mediterráneo</u>: El Comandante en Jefe subía a bordo en ocasión de realizarse alguna cere-



monia y era su Segundo quién ejercía e izaba su insignia en el Mar. El Comandante en Jefe ejercía el Comando y Control Operativo desde su central en LAS CARIS y dejaba el Comando Táctico de la Flota a su Segundo.

- <u>En la Flota del Lejano Oriente:</u> Se verificaba una situación similar. El Comandante en Jefe ejercía el Comando y Control Operativo desde su central de operaciones en la Base Naval de SINGAPUR, mientras que su Segundo se hallaba a cargo del Comando Táctico de los buques asignados a una operación en particular.

- <u>En la Flota Nacional</u>: Se mantuvo un esqueña más tradicional hasta el año 1960, en que el Comandante en Jefe fue transferido a tierra -NORTHWOOD- dejando el Comando Táctico de sus buques a un Segundo Comandante.

La estructura mencionada se mantuvo hasta el 5 de junio de 1965, día en que el Comandante en Jefe de la Flota del Mediterráneo arrió su estandarte que había enarbolado desde comienzos del siglo XIX.

El 31 de octubre de 1971, se adoptó una decisión similar con la Flota del Lejano Oriente.

El Comandante en Jefe de la Flota Nacional, que ya había absorbido el Comando del Atlántico Sur y de Sud América y la estación de las Antillas, hizo lo propio en el Mediterráneo.

Adoptó el nombre de Comandante en Jefe de la Flota Occidental y se hizo responsable del Comando Operativo de todos los buques y áreas marítimas al oeste de

Canal de Suez. Pero el Partido Laborista en el gobierno entre 1966 y 1970 comenzó el retiro completo de las fuerzas que se hallaban al Este del Cabo; dichos planes se encontraban adelantados en su ejecución cuando el gobierno Conservador, elegido en 1970 efectuó una rápida evaluación, cuya decisión final dejó solamente fuerzas elementales en Singapur y Hong Kong. De esta manera se llega al 31 de octubre de 1971, en que la Flota del Lejano Oriente deja de existir, y el 1-XI-71 todos los efectivos navales del Reino Unido fueron colocados bajo la única autoridad de un Comandante en Jefe, quedando de esta manera organizada una única flota por primera vez desde el siglo XVII.

6.4.2. Responsabilidades operativas, administrativas y programas.

A efectos de intrepretar correctamente la estructura de este Comando, es conveniente definir la terminología a emplear ya que la misma posee un significado preciso:

- Comando Total: Autoridad militar y responsabilidad total de un oficial superior para emitir órdenes a sus subordinados.
  Abarca todo aspecto de las operaciones militares y de la administración y existe solamente dentro de los servicios nacionales. El Término Comando, según se emplea internacionalmente, implica un grado menor de autoridad que cuando se lo utiliza en el sentido puramente nacional. De aquí surge que ningún



Comandante de la NATO tiene Comando Total sobre las fuerzas que le son asignadas. Esto se debe a que las naciones, al asignar fuerzas a la NATO asignan solamente comando operativo o control operativo.

- Comando Operativo: Autoridad conferida a un Comandante para asignar misiones o tareas a las Comandantes subordinados, a desplegar unidades, a reasignar fuerzas y a retener o delegar el control operativo o el control táctico, según se considere necesario. No incluye por su sola naturaleza, el comando administrativo o la responsabilidad logística.

- Control Operativo: Autoridad conferida a un Comandante para dirigir fuerzas que le son asignadas, de manera que el Comandante pueda cumplir las misiones o tareas específicas que son generalmente limitadas por su función, el momento o la ubicación; de desplegar unidades involucradas y retener o asignar el control táctico de esas unidades. No incluye autoridad para asignar el empleo individual de los componentes de las unidades involucradas. Tampoco por su sola naturaleza incluye el control administrativo logístico.

- Comando Táctico: Autoridad delegada a un Comandante para asignar tareas a fuerzas que se hallan bajo su Comando, para el cumplimiento de la misión asignada por la autoridad superior. Es responsable de la ejecución de la misión que le ha sido asignada y de la conducción de operaciones relacionadas con su misión.

Aclarados los aspectos relativos a la terminología diremos que:

El Comandante en Jefe ejerce Comando Total de todas



las unidades de la Flota, lo que básicamente implica responsabilidad por su condición operativa, administrativa y de programación.

Delega la responsabilidad de la eficiencia operativa en una serie de Almirantes:

- Almirante : Portaaviones y Buques Anfibios - Buques de Comando y Asalto.
- Almirante : Primera Flotilla - Destructores, según asignación - Escuadras de Fragatas, según asignación - Escuadra Portland.
- Almirante : Segunda Flotilla - Cruceros - Escuadras de Destructores de misiles guiados y de Fragatas, según asignación.
- Almirante : Submarinos, cuyo control operativo se delega normalmente en el FOSM.
- Almirante : Instrucción en el mar - Todos los buques que se ejercitan en Portland. El Control normalmente se delega.
- Capitán de Navío : Medidas antiminado.
- El Hidrógrafo : Todos los buques de relevamiento.

6.4.3. Control Operativo de Areas Marítimas

El Comandante en Jefe de la Flota delega el Control Operativo de áreas marítimas, de la siguiente manera:

- Almirante: Escocia e Irlanda del Norte.
- Almirante: Plymouth.
- Almirante: Gibraltar.
- Almirante: Malta.



También delega el Comando Operativo de los buques asignados en el Oficial Naval Superior de las Antillas, en el COMANZUKNAV y en el COMHONGKONG. Los buques que operan fuera de estas áreas se encuentran bajo el control operativo directo del Comandante en Jefe.
Aunque existe un Oficial Naval Superior Británico en Sud Africa, su responsabilidad principal es la de prestar la ayuda requerida por los buques de Su Majestad que se encuentran en el área; no posee responsabilidad de control operativo.

6.4.4. <u>Areas Marítimas del Reino Unido</u>

Si bien la responsabilidad principal de las áreas marítimas alrededor del Reino Unido recae en el Almirante (Escocia e Irlanda del Norte - Plymouth), resulta necesaria una subdivisión adicional para el control operativo local de los buques dentro de los límites del puerto, que es la siguiente:

- <u>Forth</u> : Almirante, Escocia e Irlanda del Norte.
- <u>Clyde</u> : Comodoro a Cargo.
- <u>Plymouth</u> : Almirante.
- <u>Portland</u> : Almirante. Instrucción en el mar.
- <u>Spithead</u> : Almirante.
- <u>Medway</u> : Almirante.

6.4.5. <u>Areas de actividades del Comandante en Jefe</u>

El hecho de que la sede del Comando de la Flota se encuentre en NORTHWOOD representa el inconveniente real de la distancia a las bases, aún a las más cercanas como CHATHAM y PORTSMOUTH, con el consiguiente riesgo



de que el Comandante en Jefe y su Estado Mayor sean "escuchados pero no vistos". En lo que respecta al Comandante en Jefe, esto se ve agravado por la cantidad de visitas que debe realizar, por su función en la NATO.

El único Almirante con las tareas combinadas de Comandante en Jefe de la Flota, Canal y Eastlant realiza probablemente el trabajo más pesado de todos los cumplidos por los otros Comandantes de Flota en la historia de la Royal Navy.

El número de unidades que se encuentran bajo su Comando es evidentemente menor al existente en los tiempos de la Gran Flota, pero se hallan desplegadas por todo el mundo y sin dudas, individualmente, su potencia es mucho mayor.

En su carácter de Comandante Principal de la NATO tiene a su cargo la vasta responsabilidad de la política y la planificación, como así también la tarea de asegurar que está listo para asumir de inmediato el comando de las fuerzas de la NATO que le han sido asignadas.

6.4.6. El Comando en Jefe de la Flota y la NATO

Antes de considerar el aspecto de la relación entre el Comando en Jefe de la Flota y la NATO, conviene aclarar el significado aplicado a algunas siglas identificativas:

- CINCHAN : Comandante en Jefe del Canal y del Mar del Norte Austral.
- CINCEASTLANT : Comandante en Jefe del Atlántico del Este.



- SACLANT: Supremo Comando Aliado, Atlántico.
- SACEUR: Supremo Comando Aliado, Auropa.
- CINCAFMED: Comandante en Jefe Fuerzas Aliadas, Mediterráneo.
- AOCINC: Oficial de Aeronáutica, Comandante en Jefe.
- COMMAINRESASTLANT: Comandante Aeronaval, Area del Atlántico del Este.
- ACCHAN: Comando Aliado del Canal.
- CINCNORTH: Comandante en Jefe, Fuerzas Aliadas de Europa del Norte.
- CINCENT: Comandante en Jefe, Fuerzas Aliadas en Europa Central.
- ACE : Comando Aliado Europa.
- COMPLYCHAN : Comandante Plymouth y del Canal.
- COMNORECHAN: Comandante Noreste y del Canal.
- COMCENTLANT: Comandante Atlántico Central.
- COMNORLANT : Comandante Atlántico del Norte.

En la organización inicial de la NATO fueron nombrados tres Comandantes de Alto Nivel; dos suministrados por los Estados Unidos: SACLANT (Supremo Comando Aliado, Atlántico) y SACEUR (Supremo Comando Aliado, Europa) y uno por los británicos: CINCHAN (Comandante en Jefe del Canal y del Mar del Norte Austral).
La misión de CINCHAN correspondió al Comandante en Jefe PORTSMOUTH. Además el Comandante en Jefe de la Flota asumió el Comando subordinado a la NATO de CINCEASTLANT (Comandante en Jefe del Atlántico del Este), bajo la autoridad del SACLANT.
CINCHAN ejercía el Comando Operativo de las Fuerzas de la NATO que le habían sido asignadas, desde su Comando en Forth SOUTHWICK, cerca de PORTSMOUTH, al tiempo que CINCEASTLANT trasladó su personal de la NATO a NORTHWOOD en 1953 y desde allí continuó dirigiendo



a la Flota Nacional luego de 1960, cuanto hasta esa fecha lo hizo desde su buque insignia.

Aquí conviene destacar algunas razones estratégicas y tácticas que motivaron la selección de CINCEASTLANT para establecerse en NORTHWOOD, tales como:

- Había sido la sede del Comando Costero de la RAF desde poco antes de la guerra; debido a la característica única que presenta Gran Bretaña de tripular sus aviones de patrulla marítima de larga distancia con Oficiales de la Fuerza Aérea, quienes también los comandan, el Comando Costero ACCINC se convirtió en el COMMAIRESSASTLANT de la NATO. El hecho de que CINCEASTLANT y su colega aéreo compartieran la ubicación, resultaba entonces sumamente conveniente.

- El Comando Costero contaba con un centro de Operaciones Subterráneo fácilmente adaptable.

- Había suficiente espacio en el centro de operaciones de NORTHWOOD para ubicar oficinas, equipos de comunicaciones y un centro de comunicaciones anexo.

- La única otra ubicación adecuada ubiera sido FORT SOUTHWICK que ya estaba ocupada por el Comandante en Jefe de PORTSMOUTH (CINCHAN).

A fines de 1965, el Comité Militar de la NATO estuvo de acuerdo en que CINCHAN y CENCEASTLANT compartieran una sede y que el Comandante en Jefe de la Flota Nacional desempeñara ambas funciones. Estos se concretó en 1966 y el Estado Mayor de la NATO se integró hasta cierto punto, por cuanto fueron introducidos una secretaría y un Estado Mayor de Comunicaciones comunes para ambos.

De esta manera el Comandante en Jefe de la Flota Nacional se

convirtió en Jefe de Alto Nivel de la NATO en calidad de CINCHAN, al tiempo que retenía sus funciones de CINCEASTLANT.

Un Contraalmirante de la Royal Navy Holandesa es el Jefe de los Estados Mayores Aliados y controla los Estados Mayores Operativos del Canal y de Eastlant y de Planificación de Ejercicios, con secciones combinadas de secretaria y comunicaciones.

Seis de los componentes del Estado Mayor de Operaciones y Comunicaciones de la Flota, desempeñan un cargo doble y también prestan servicios en el Estado Mayor de EASTLANT. Además del Jefe de los Estados Mayores hay 25 Oficiales de otras naciones de la NATO que prestan servicio en NORTHWOOD: 9 de los EE.UU., 10 de Holanda, 4 de Bélgica y 2 de Canadá.

La importancia del Comandante en Jefe de la Flota como Jefe a Alto Nivel de la NATO nunca será suficientemente destacada. CINCHAN con sus dos colegas norteamericanos SACLANT y SACEUR, tiene entrada directa al Comité Militar de la NATO; resulta así que un oficial naval británico se encuentra en una posición clave en cuanto a decisiones de planificación y política de las altas autoridades de la NATO.

Asimismo existe una escuadra multinacional de destructores, Fragatas suministrados por las naciones de la NATO que normalmente opera en el Atlántico y se encuentra generalmente bajo el control operativo de CINCEASTLANT. Es de destacar también casí total integración existente entre los Comandantes de la Flota y de la NATO, la cual es evidentemente práctica y útil para la rápida transferencia de unidades de control nacional a control NATO en cualquier momento de tensión.

6.5. EL PERSONAL DE LA ROYAL NAVY

6.5.1. Condiciones de Ingreso del Personal Superior

- Cuerpo General - Escalafones de Cubierta, Ingeniería (Máquinas y Electricidad) y Abastecimiento y Secretariado:

  - Los candidatos deben tener 17 años o más; pero menos de 19 y medio al 1ro. de septiembre para ingresar dicho mes ó, al 1ro. de marzo para ingresar en el siguiente mes de mayo.

  - Los candidatos no deben presentar su solicitud a menos que puedan obtener sus certificados de educación antes del ingreso al Britannia Royal Naval College, en Darmouth.

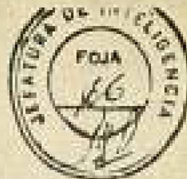
  - Para resultar elegibles, los candidatos deben:

    (a) Haber sido en todo momento, desde su nacimiento, súbdito británico o ciudadano de la República de Irlanda.

    (b) Haber nacido en un país o territorio que esté o haya estado dentro de la Commonwealth.

    (c) Tener padres nacidos en un país o territorio que esté o haya estado dentro de la Commonwealth, o en la República de Irlanda y haber sido siempre súbdito británico o ciudadano de la República de Irlanda.

- Los solicitantes que no puedan satisfacer estas condiciones, pueden, en circunstancias excepcionales y con el permiso especial del Secretario de Estado de Defensa, ser aceptados.



- Los aspirantes que sean ciudadanos de la República de Irlanda deberán, como condición de ingreso, iniciar la solicitud de la nacionalidad inglesa (con el objeto de que se les entregue un pasaporte británico). La solicitud de la nacionalidad inglesa en manera alguna afectará la ciudadanía de los aspirantes de la República de Irlanda.

- Los aspirantes que no sean originarios del Reino Unido, deberán haber residido en el mismo un mínimo de cinco años inmediatamente antes de presentar su solicitud. Esta regla puede ser dejada de lado en circunstancias especiales, con la autorización del Secretario de Estado de Defensa.

- Todos los aspirantes elegidos deberán asistir a la Junta de Entrevistas del Almirantazgo en Gosport, Hampshire, para evaluar su adecuación para las becas universitarias para Cadetes.

- Los aspirantes no deben ser casados y no se les permite casarse durante su prestación de servicios en calidad de Cadetes.

- Los aspirantes deben poder nadar 50 yardas y poco después de ingresar son sometidos a tests.

Todo el período de adiestramiento hasta ser confirmado en el rango de Teniente de Corbeta es de prueba y el Ministerio de Defensa se reserva el derecho de requerir el retiro de un Cadete, Guardiamarina o Teniente de Corbeta no confirmado, si en su opinión:

(a) Fracasa en lograr un standart satisfactorio de adiestramiento.



(b) Su conducta no es satisfactoria.

(c) No demuestra las condiciones que se requiere posea un Oficial Naval.

- Escalafón Complementario - Aviación Naval

Además de las condiciones requeridas para los demás escalafones, los candidatos deben:

- Manifestar su preferencia por el destino y su deseo de ser Piloto de Helicópteros u Observador de Helicópteros, lo que será tenido en cuenta para ofrecer destinos.

- Los aspirantes deben haber llegado a la edad de 17 años pero no a la edad de 26 años a la fecha de ingreso.

- Los aspirantes que satisfagan las restantes condiciones deben cumplir con un testa de aptitud de vuelo en el Destacamento de la Real Fuerza Aérea en Biggin Hill.

- Deben reunir además las siguientes especificaciones físicas:

  - Altura : 64 pulgadas como mínimo y 78 como máximo.
  - Peso : 200 libras como máximo.
  - Longitud de pierna: 39 pulgadas como mínimo (Piloto solamente).

6.5.2. Condiciones de Servicio del Personal Superior

Terminado el año de instrucción en Dartmouth, los Cadetes son promovidos a Guardiamarinas y asignados a buques de la Flota. Todos realizan el mismo adiestramiento y deben obtener su Certificado de Competencia. A fin de año rinden examen de Guar-



diamarina y el 1ro. de septiembre posterior a su año de permanencia en la Flota son promovidos a Teniente de Corbeta no confirmado, siempre que hayan obtenido un certificado de Competencia. Los especialistas de Cubierta y Abastecimiento vuelven a Dartmouth, donde cursan un año de estudios académidos, especialmente física y matemáticas.

En su cuarto año de instrucción -que es el último- asisten a cursos en tierra y en buques de adiestramiento que abarcan todos los temas profesionales. Luego vuelven a la Flota para obtener Certificados de Guardia de Puente y de Navegación Oceánica.

Posteriormente deben especializarse en alguna de las siguientes ramas:

Artillería - Navegación - Dirección de Aeronaves - Submarinos - Comunicaciones - Guerra Antisubmarina - Torpedos - Guerra de Minas - Buceo de Limpieza y Control.

Los especialistas en Abastecimiento y Tareas Administrativas, durante el tercer año de adiestramiento asisten a cursos similares a los de Cubierta y en el cuarto año cursan materias referentes a equipos y armas navales y adiestramiento en tareas administrativas. Luego son destinados a cumplir tareas en la Flota.

Los Oficiales Ingenieros se subespecializan en:

Propulsión Marina - Ingeniería de Submarinos - Armas - Electricidad y Aviones.

Los Ingenieros en Aeronáutica pueden tener oportunidad para recibirse de Pilotos u Observadores de Prueba de Mantenimiento.

Con respecto a la Infantería de Marina, los aspirantes que tengan éxito ingresarán a la misma con el rango de Teniente de Corbeta en Comisión y pasarán seis meses realizando un a-



diestramiento previo a su ingreso a la Unidad. Luego son enviados a un Comando en Carácter de Teniente de Corbeta no confirmado, donde pasan 18 meses y posteriormente efectúan una serie de cursos de Operaciones en establecimientos de adiestramiento del país, durante tres meses. Si no logran progreso satisfactorio, durante la instrucción, se verán demorados en la promoción, perderán antiguedad o serán dados de baja.

En cuanto al personal de servicios en Submarinos, el período normal para el personal contratado en estas unidades es de 5 años. En los casos en que el mismo haya efectuado el curso prolongado de Propulsión Nuclear y haya sido antes voluntario para prestar servicios en submarinos, su período de servicio puede ser ampliado en dos años más, lo que hace un total de 7 años.

El Oficial Almirante de Submarinos es la autoridad que decide el tiempo de prestación de servicios del personal contratado, de acuerdo a los límites establecidos y a las necesidades de personal en las distintas oportunidades.

Excepto en caso de guerra o en condiciones de emergencia, el personal comprendido no será vuelto a destinar a submarinos, a menos que lo haga voluntariamente.



6.5.3. Organización de los Cuerpos del Personal Superior de la R.N.

Cuerpo	Escalafón	Orientación
GENERAL	Cubierta	Aviación Submarinos Artillería Guerra Antisubmarina Comunicaciones Navegación y Dirección Hidrografía y Oceanografía
	Ingeniería	Ingeniería Marina Ingeniero en Armas y Electrón. Ingeniero en Submarinos Ingeniero Aeronáutico
	Abastecimientos y Tareas Administrativas	(Algunos son seleccionados para capacitarlos como Auditores).
INFANTERIA DE MARINA	Oficial de Comando	- - -
	Piloto de Helicópteros	- - -



Cuerpo	Escalafón	Orientación
COMPLEMENTARIO	Cubierta	Submarinos
		Dirección de Aviones
		Hidrografía
		Buzo Táctico
	Aviación	Ala Fija
		Helicópteros
		Observadores
	Ingeniería	Mecánica
		Electrónica
INSTRUCTORES	- -	- -
SANIDAD	Medicina	- -
	Odontología	- -
CAPELLANES	- -	- -



6.5.4. <u>Jerarquía de los Oficiales Navales de la Royal Navy</u>

- Admiral of the Fleet	- (Almirante de la Flota)
- Admiral	- (Almirante)
- Vice Admiral	- (Vicealmirante)
- Rear Admiral	- (Contraalmirante)
- Comodore	- (Comodoro)
- Captain	- (Capitán de Navío)
- Commander	- (Capitán de Fragata)
- Lieutenant Commander	- (Capitán de Corbeta)
- Lieutenant	- (Teniente de Navío)
- Sub-Lieutenant	- (Teniente de Fragata)
- Midshipman	- (Guardiamarina)

El grado de Commodore (Comodoro) no existe en la Royal Navy, sino que es una jerarquía que se asigna en forma temporaria, a ciertos Captains (Capitanes de Navío), para asegurar una continuidad de Comando. Ello les dá autoridad sobre otros Captains, independientemente de su antiguedad.

6.5.5. Insignias y Distintivos (Oficiales Navales de la Royal Navy)

CAP BADGE

All Officers

CAP PEAKS

Flag Officers

Commodore, Captain & Commander

BUTTONS

Flag Officers

Other Officers

FLYING BADGES

Pilot

Observer

DISTINCTION MARKS OF RANK

FLAG OFFICERS' SHOULDER STRAPS

Admiral of the Fleet | Admiral | Vice Admiral | Rear Admiral

SLEEVE LACE

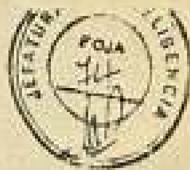
Admiral of the Fleet | Admiral | Vice Admiral | Rear Admiral

DISTINCTION LACE ON SHOULDER STRAPS AND SLEEVES, OTHER OFFICERS

Commodore | Captain | Commander | Lieutenant Commander | Lieutenant | Sub-Lieutenant

LAPEL BADGES

Midshipman | Cadet



6.5.6. Jerarquías del Personal Superior de Infantería de Marina de la Royal Navy.

- General (General)
- Lieutenant-General (Teniente General)
- Major-General (Mayor General)
- Brigadier (Brigadier)
- Colonel (Coronel)
- Lieutenant-Colonel (Teniente Coronel)
- Major (Mayor)
- Captain (Capitán)
- Lieutenant (Teniente)
- 2nd. Lieutenant (Subteniente)

6.5.7. Insignias y Distintivos (Oficiales de Infantería de Marina de la Royal Navy.

CAP BADGES

Officers (Divided Badge)

Other Ranks (Composite Badge)

HELMET BADGE

COLLAR BADGES

R.M.

R.M. Band

CORPS BUTTON

CAP PEAKS

General Officers

Brigadier, Colonel, Lt. Colonel & Major

OFFICERS' RANK BADGES

General

Lieutenant-General

Major-General

Brigadier

Colonel

Lieutenant-Colonel

Major

Captain

Lieutenant

2nd Lieutenant



6.5.8. Jerarquías del Personal Subalterno de la Royal Navy

- Fleet Chief Petty Officer - (Suboficial Mayor de la Flota)
- Chief Petty Officer - (Suboficial Superior)
- Petty Officer - (Cabo Principal)
- Leading Rating - (Cabo Primero)
- Able Rating - (Cabo Primero)
- Ordinary Rating - Marinero Primero)
- Marine - (Marinero)

El Fleet Chief Petty Officer (Suboficial Mayor de la Flota) es reconocido además como Warrant Officer (Oficial Subalterno). Tiene una mayor responsabilidad, en especial, en los aspectos de la conducción del personal. Es seleccionado de entre los Suboficiales Mayores que tienen como mínimo tres años en el grado. En esta selección se tiene en cuenta el análisis de las fojas de servicio y recomendaciones e informes sobre el particular y especialmente la capacidad, habilidad y conocimientos, por sobre prioridades de antiguedad.



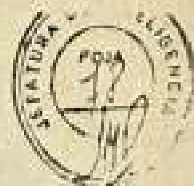
6.5.9. Especialidades del Personal Subalterno

Especialización	Subespecialización
Artillería	Artillero
	Artillero Armero
	Armero Control Tiro
	Armero Pañolero
	Pañolero
	Control Subácuo
Armas Submarinas	Armas Subácuas
	Armero Armas Subácuas
Buzo	- - -
Buzo de despegue	- - -
Radarista	- - -
Registrador de Datos	- - -
Defensa de Botalón	- - -
Timonel	- - -
Velero (Mar)	- - -
Comunicaciones	- - -
	Maniobra de Aviones
	Equipo de Salvamento
Aeronáutico	Observador Meteorólogo
	Fotógrafo
	Armador y Mecánico AE.
Mecánico de Avión	- - -
Mecánico Maquinista	- - -



Especialización	Subespecialización
Mecánico	- - -
Electricista	Electricista Electricista Aeronáutico Radio Electricista Radio Electricista Aeronáutico
Mecánico de Armas	- - -
Maestranza	- - -
Reglamentación	- - -
Abastecimiento y Furrieles	Escribiente Pañolero Avituallamiento Cocinero Cocinero de Oficiales Mozo de Oficiales Despensero
Sanidad	Enfermero Radiólogo Fisioterapista Inspector de Higiene Técnico Laboratorio Médico Enfermero Dental Técnico Sala de Operaciones Asistente Dental

El 1° de enero de 1975 fue creada la Rama Operaciones en la Royal Navy. Esto se ha fundamentado en la situación de la Sala de Operaciones, donde tanto el personal de marinería como el



de Comunicaciones cumplián una función común. Esta rama tiene tres niveles de responsabilidades en la Sala de Operaciones:

- Directores: Suboficiales Superiores.
- Controladores: Cabos Principales y Primeros.
- Operadores: Cabos Segundos y Marineros.

Todos bajo la responsabilidad y/o autoridad del Oficial Principal de Combate.



6.5.10. Insignias y Distintivos (Personal Subalterno de la R.N.)

CAP BADGES

Chief Petty Officer

Petty Officer

Other ratings not dressed as seamen

BADGES DENOTING SPECIAL DUTIES OR QUALIFICATIONS

Master-at-Arms

C.P.O. Coxswain

Good Shooting Badge

Pilot's Mate

Navigator's Yeoman

Rating Aircrew

Bugler

RATING BADGES AND GOOD CONDUCT BADGES

Petty Officer (with 3 good conduct badges)

Leading Rating (with 2 good conduct badges)

1 good conduct badge

BRANCH BADGES

Gunnery

Torpedo Anti-Submarine

Diving

Radar Plot

Boom Defence

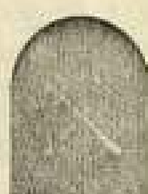
Surveying Recorder

Continuación foja anterior (Insignias y Distintivos Personal Subalterno de la R.N.

BRANCH BADGES (Contd.)

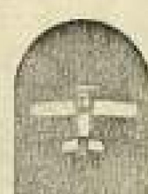

Coxswain
TIMONEL


Physical Training


Sailmaker
VELERO


Communications


Communications (Captain's Yeoman)


Naval Airman and Naval Air Mechanic


Aircraft Mechanician


Engineering Mechanic


Mechanician


Electrician


Electrical Mechanician


Weapon Mechanician


Artisan


Regulating
RECLUTADO


Medical


Supply and Secretariat
ABAST. Y SECRETARIADO

LETTERS IN CENTRE OF BADGES

ELECTRICAL
(including Electrical Mechanicians)

Electrical	L
Electrical(Air)	AL
Radio Electrical	R
Radio Electrical(Air)	AR

SUPPLY AND SECRETARIAT

Writer	W
Stores	S
Victualling	V
Cook	C
Officers' Cook	OC
Officers' Steward	OS
Caterer	CA

LETTERS UNDER BADGES

GUNNERY

Quarters	QR
Quarters Armourer	QA
Gunlayer	GL
Gunlayer Armourer	GA
Fire Control Armourer	FC

TORPEDO/ANTI-SUBMARINE

Underwater Control	C
Underwater Weapons	W
Underwater Weapons Armourer	WA

(For Crowns and Stars worn with these badges see chapter 4)

NAVAL AIRMAN AND NAVAL AIR MECHANIC

Aircraft Handler	H
Safety Equipment	SE
Met. Observer	MET
Photographer	P
Fitter and Mechanic(AE)	AE
Fitter and Mechanic(O)	O

MEDICAL

State-Registered Male Nurse	N
Radiographer	X
Physiotherapist	M
Hygiene Inspector	H
Medical Laboratory Technician	L
Mental Nurse	P
Operating Room Technician	O
Dental Attendant	D



6.5.11. Insignias y Distintivos del Personal Subalterno de la Infantería de Marina de la Royal Navy.

RANK BADGES

R.S.M. — Q.M.S. — Provost Sergeant — Colour Sergeant (for blue dress) (for other dress) — Sergeant

Corporal — Lance Corporal — Staff Bandmaster — Bandmaster, Portsmouth, Plymouth & R.M.S.M. Staff Bands — Bandmaster — Drum Major

Bugle Major — Good Conduct Badges

BRANCH BADGES

Radio Technician (Light) — Other Tradesmen — Bugler — Band Ranks

SPECIALIST QUALIFICATION AND SKILL BADGES
(For crowns and stars worn with these badges see chapter 6)

Drill & Platoon Weapons — Gunnery — Driver — Signaller — Physical Training — King's Badge

LETTERS IN WREATH

AE	Assault Engineer
C	Clerk
CL	Cliff Leader
HW	Heavy Weapons
K	Cook
LC	Landing Craft
MP	Provost
SC	Swimmer Canoeist

Marksman
TIRADOR

Sniper
TIRADOR DESTACADO

Parachutist



6.6. JERARQUIAS DEL PERSONAL SUPERIOR DEL EJERCITO Y DE LA REAL FUERZA AEREA.

6.6.1. Ejército

- Field Marshal	(Mariscal de Campo)
- General	(General)
- Lieutenant General	(Teniente General)
- Major General	(Mayor General)
- Brigadier	(Brigadier)
- Colonel	(Coronel)
- Lieutenant	(Teniente Coronel)
- Major	(Mayor)
- Captain	(Capitán)
- Lieutenant	(Teniente)
- 2nd. Lieutenant	(Subteniente)

6.6.2. Real Fuerza Aérea - RAF

- Marshal of the RAF	(Mariscal de la RAF)
- Air Chief Marshal	(Mariscal Jefe del Aire)
- Air Marshal	(Mariscal del Aire)
- Air Vice Marshal	(Vice Mariscal del Aire)
- Air Commodore	(Comodoro del Aire)
- Group Captain	(Comodoro)
- Wing Commander	(Vicecomodoro)



- Squadron Leader (Mayor)
- Flighat Lieutenant (Capitán)
- Flyng Officer (1er. Teniente)
- Pilot Officer (Teniente)

La Jerarquía de Brigadier y Comodoro del Aire, en el Ejército y Fuerza Aérea, respectivamente, son asignados temporariamente a ciertos coroneles y Comodoros, para asegurar la continuidad del Comando, lo que les dá autoridad sobre otros de su misma Jerarquía, independientemente de su antiguedad.



6.7. BASES Y ESTABLECIMIENTOS NAVALES, DE INFANTERIA DE MARINA Y DE AVIACION NAVAL DE LA ROYAL NAVY.

6.7.1. Bases Navales

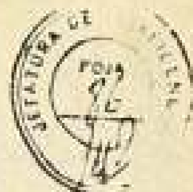
- HMS "CENTURION": Sita en Haslemere, SURREY. Es el asiento de la Dirección de Personal.
- HMS "COCHRANE": Sita en ROSYTH. Asiento del Comandante de Escocia e Irlanda del Norte y su Estado Mayor. Se encuentra la Base Naval del mismo nombre (ROSYTH).
- HMS "DRAKE": Sita en DEVONPORT. Es el asiento del Comandante en Jefe Plymouth. Además se encuentra:
  - Signal Training Centre St. Budeause.
  - R.N. School of Hydrographic Surveying.
  - T.A.S. Training Centre And Diving School.
  - W.R.N.S. Women Royal Navy Service.
- HMS "DOLPHIN": Sita en Fort Blocjhouse, Gosport, Hants. Asiento del Comandante de Submarinos y del Primer Escuadrón de Submarinos.
- HMS "LOCHINVAR": Sita en Port Edgard, South Queensferry, West Lothian, ESCOCIA. Es Base Naval para la Flotilla de Barreminas y el Escuadrón de Protección de la Pesquería.
- HMS "NEPTUNE": (Clyde Submarine Base). Sita en GARELOCH. Es asiento del 10° de Submarinos, de la Royal Navy Polaris School y Asiento del equipo del programa Polaris.
- HMS "DOCKYARD CHATHAM": Sita en Chatham, River Medway. Asiento en tierra del Comandante del Medway, de la Escuela de Abastecimientos y del Fleet Accomodation Centre.



- HMS "EAGLE": Sita en LONDONDERRY. Asiento del Comandante de Irlanda del Norte y de la Escuela Antisubmarina Conjunta.
- HMS "VICTORY": Sita en PORTSMOUTH. Asiento del Comandante en Jefe Portsmouth y de los siguientes establecimientos:
  - Physical Training School.
  - R.N. School of Work Study.
  - S.O. Officer's School.
  - R.N. Detention Quarters.
  - Director del Servicio de Mantenimiento de la Flota.
  - Comando de Portaaviones.
- HMS "WARRIOR": Sita en Eastbury Park, Northwood, Middlesex. Asiento del Comandante en Jefe de la Flota y del Director General del Mantenimiento de la Flota.
- HMS "PORTLAND": Sita en Portland. Asiento del Flag Officer Sea Training y de la Base Naval de Portland.

6.7.2. Escuelas y Centros de Adiestramiento.

- Royal Naval College: Sito en Greenwich. Comprende las siguientes Escuelas:
  - Senior Officer's War Course.
  - Lieutenant's Greenwich Course.
  - S.D. Officer's Greenwich Course.
  - W.R.N.S. Training Course.
  - Royal Navy Staff College.
  - Royal Navy Tactical School.
- Joint Services Staff College: Sita en Greenwich.
- The Britannia Royal Naval College. (Escuela Naval): Sita en Dartmouth.



- R.N. Engineering College: Sita en Manadon. Plymouth.
- R.N. School of Aerial Photography: Sita en Lossimouth. Escocia.
- R.N. A.E.W. School: Sita en Culdrose, Helston. Cornwall.
- R.N. Advanced Flying School: Sita en Brawdy, Gales.
- R.N. Antisubmarine School: Sita en Portland, Dorset.
- R.A. Aircraft Direction School: Sita en Yeovilton.
- R.A. Air Electrical School: Sita en Lee-on-Solent.
- R.N. Air Engineering School: Sita en Arbroath, Angus, Escocia.
- R.N. Air Medical School: Sita en Lee-on-Solent.
- R.N. School of Aircraft Hanling: Sita en Culdrose, Helston, Cornwall.
- R.N. Aprentices Training Establishment: Sita en Torpoint.
- R.N. BOOM DEFENSE And Marine Salvage School: Sita en Rosyth, Fife, Escocia.
- R.N. Weapon and Electrical Engineering School: Sita en Fareham, Hants.
- R.N. Engineering School: Sita en Rosyth, Fife, Escocia.
- R.N. Fighter School: Sita en Yeovilton.
- R.N. Gunnery School: Sita en Portsmouth.
- R.N. Helicopter School: Sita en Culdrose, Helston, CORNVALL.
- R.N. School of Hydrografhic Surveying: Sita en Devonport.
- R.N. Junior's Training Establishment: Sita en Shotley Gate, Ipswich, Suffolk.
- R.N. Junior's Training Establishment: Sita en Gosport, Hants.
- R.N. Maintenance Test Pilots School: Sita en Brawdy, Gales.
- R.N. Marine Engineering School: Sita en Gosport, Hants.
- R.N. Meteorological School: Sita en Culdrose, Helston, CORNWALL.



- R.N. Navigation and Direction School: Sita en Southwick, Hants.
- R.N. N.B.D.C. School: Funciona en el HMS "PHOENIX".
- R.N. New Entry Establishment: Sita en Torpoint, East, Cornwall.
- R.N. Petty Officer's School: Sita en Corsham, Wilts.
- R.N. Polaris School: Sita en Gareloch, Escocia.
- R.N. School Of Photography: Sita en Lee-on-Solent.
- R.N. Observers' School: Sita en Lossimouth, Escocia.
- R.N. Signals' School: Sita en East Meon, Hants.
- R.N. Safety Equipment and Survival Training School: Sita en Lee-on-Solent.
- R.N. S.D. Officers' School: Sita en Portsmouth.
- R.N. Strike School: Sita en Lossimouth, Escocia.
- R.N. Supply School: Sita en Pembroke.
- Submarine Training: Sita en Gosport, Hants.
- Submarine Tactical Analysis and Attack Training Establishment: Funciona en el HMS "MAIDSTONE".
- R.N. Torpedo, Antisubmarine and Diving School: Sita en Portsmouth.

6.7.3. De la Infantería de Marina

- Grupo Portsmouth: Sito en Eastney, Southampton.
    - Royal Marines Barracks en Eastney.
    - Grupo de Adiestramiento en Comunicaciones.
    - Grupo de Adiestramiento Técnico.
    - Sección de Adiestramiento de Oficinistas (Clerks Training Sectión).
    - Grupo de Adiestramiento Pre-embarque,, para Destacamentos embarcados.



- Unidad de Adiestramiento Anfibio, sito en Pool.
- The Depot de la Royal Mariner en Deal (Kent):
  - Centro de Reclutamiento.
  - Escuela de Música.
  - Grupo de Adiestramiento Físico.

- Grupo Plymouth: Sito en Lympstone.
  Centro de Adiestramiento de Infantería.
  - Adiestramiento de Oficiales.
  - Adiestramiento de Suboficiales.
  - Grupo de Especialistas.
  - Curso de Comandos.

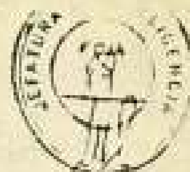
- Comando Nro. 41 de Royal Marines: Sito en Bickleigh C.

- Comando Nro. 45 de Royal Marines: Sito en Stone House Barracks, Plymouth.

6.7.4. De la Aviación Naval

- HMS "CONDOR": Sita en Angus, Escocia. Asiento de una Royal Navy Air Station y de la Royal Navy Engineering School.

- HMS "DAEDALUS": Sita en Lee-on-Solent. Asiento de los siguientes establecimientos:
  - Comando de la Aviación Naval.
  - R.N. Air Electrical School.
  - N.A. Radio Installation Unit.
  - Flight Deck Machinery Trials and Training Unit.
  - N.A. Technical Evaluation Centre.
  - Mobile Aircraft Repair, Transport and Salvage Unit.



- R.N. Safety Equipment and Survival School.
- R.N. Establishment, Seafield Park (Naval Air-crew Advisory Board).
- Naval Aircraft and Marine Examination Board.
- R.N. School of Photography.
- 781 Squadron.

HMS "FULMAR": Sita en Lossimouth, Escocia.

- Asiento de la R.N. Air Station.
- R.N. Strike School.
- 736, 750 y 764 Squadrons.
- R.N. School of Aerial Photography
- R.N. Observes School.

- HMS "GOLDCREST" : Sita en Brawdy, Gales.

  - Asiento de una R.N. Air Station.
  - R.N. Advanced Flying School.
  - R.N. Maintennance Test Pilots School.
  - 738 y 739 Squadrons.

- HMS "HERON" : Sita en Yeovilton.

  - Asiento de una R.N. Air Station.
  - R.N. Fighter School.
  - R.N. Aircraft Direction School.
  - 766 Squadron.

- HMS "OSPREY" : Sita en Portland.

  - Asiento de una R.N. Air Station
  - R.N. Antisubmarine School.
  - 737 Squadron.

- HMS "SEAHAWK" : Sita en Culdrose, Helston, Cornwall.



- Asiento de la R.N. Station.
- R.N. Helicopter School.
- R.N. School of Aircraft Handling.
- R.N. School of Meteorology.
- R.N. A.E.W. School.
- 705, 706, 707 Squadrons.

- Royal Navy Aircraft Yard Fleetland: Sita en Fleetlands, Gosport, Hants.
- Royal Navy Aircraft Workshop LLANGENNRCH: Sita en Perth.
- Royal Navy Aircraft Workshop PERTH: Sita en Perth.

6.7.5. Astilleros, Arsenales y Depósitos Navales

- HM. DOCKYARD "CHATHAM": Sito en CHATHAM.
- HM. DOCKYARD "PORTSMOUTH": Sito en Portsmout.
- HM. DOCKYARD "DEVONPORT": Sito en Devonport.
- HM. DOCKYARD ROSYTH": Sito en Rosyth.
- HM DOCKYARD "PORTLAND": Sito en Portland.
- HM. NAVAL VICTUALLING DEPOTS, SOUTHERN AREA, ROYAL CLARENCE YARD: Sito en Gosport, Hants.
- HM. NAVAL VICTUALLING DEPOTS, CHATHAM: Sito en Chatham.
- HM. NAVAL VICTUALLING DEPOTS, SOUTHWESTERN AREA, ROYAL WILLIAM YARD: Sito en Plymouth.
- NAVAL STORE DEPOT, BARROW-IN-FURNESS (VICKERS): Sito en Barrow-in-Furness.
- NAVAL STORE DEPORT, BIRKENHEAD (CAMMELL, LAND): Sito en Birkenhead.



- NAVAL STORE DEPOT (NATO) CAMPBELLTOWN: Sito en Campbeltown.
- R.N. STORE DEPOT, COPENACRE: Sito en Copenacre.
- R.N. STORE DEPOT, DALMUIR: Sito en Dalmuir, Glasgow.
- R.N. STORE DEPOT, DEPTFORD: Sito en Deptford.
- R.N. STORE DEPT, EXETER: Sito en Exeter.
- STORE DEPOT, FASLANE: Sito en Faslane.
- HM. OIL FUEL DEPOT, INVERGORDON: Sito en Invergordon.
- R.N. STORE DEPOT, LATHALMOND: Sito en Lathalmond.
- R.N. STORE DEPOT, LLANGEUNECH: Sito en Llangeunech.
- NATO P.O.L. DEPOT, LOCH STRIVEN: Sito en Loch Striven.
- HM. OIL FUEL DEPOT, LYNESS: Sito en Lyness.
- R.N. STORE DEPOT, NEWCASTLE-ON-TINE: Sito en Newcastle-on-Tine.
- HM. OIL FUEL DEPOT, OLD KILPATRICK: Sito en Old Kilpatrick.
- R.N. STORE DEPOT, PERTH: Sito en Perth.
- R.N. STORE DEPOT, WOOLSTON: Sito en Woolston.
- R.N. ARMAMENT DEPOT, MILFORD HAVEN: Sito en Milford Haven.
- R.N. ARMAMENT DEPOT, TRECWN: Sito en Trecwn.
- R.N. ARMAMENT DEPOT, BEITH: Sito en Beith.
- R.N. ARMAMENT DEPOT, BROUGHTON MOOR: Sito en Broughton Moor.
- R.N. ARMAMENT DEPOT, COULPORT: Sito en Coulport.
- R.N. ARMAMENT DEPOT, NORTHERN IRELAND: Sito en Londonderry.



6.8. RELACION DE UNIDADES DE LA ROYAL NAVY

6.8.1. Portaaviones (ASW Carrier - Guerra Anti-submarina)

R - 05 HMS "INVINCIBLE"

6.8.2. Portaaviones-comando (ASW/Commando Carriers)

R - 08 HMS "BULWARK"

R - 12 HMS "HERMES"

6.8.3. Submarinos (Submarines)

Polaris

S - 22	HMS	"RESOLUTION"	(nuclear)
S - 23	HMS	"REPULSE"	(nuclear)
S - 26	HMS	"RENOWN"	(nuclear)
S - 27	HMS	"REVENGE"	(nuclear)

Flota (Fleet)

S - 46	HMS	"CHURCHILL"	(nuclear)
S - 48	HMS	"CONQUEDOR"	(nuclear)
S - 50	HMS	"COURAGEOUS"	(nuclear)
S - 101	HMS	"DREADNOUGHT"	
S - 104	HMS	"SCEPTRE"	(nuclear)
S - 108	HMS	"SOVEREIGN"	(nuclear)
S - 105	HMS	"SPARTAN"	(nuclear)
S - 106	HMS	"SPLENDID"	
S - 109	HMS	"SUIERB"	(nuclear)
S - 102	HMS	"VALIANT"	(nuclear)
S - 126	HMS	"SWIFTSURE"	(nuclear)
S - 103	HMS	"WARSPITE"	(nuclear)



Oberon

S - 17 HMS "OCELOT"

S - 10 HMS "ODIN"

S - 12 HMS "OLYMPUS"

S - 14 HMS "ONSLAUGHT"

S - 21 HMS "ONIX"

S - 20 HMS "OPPORTUNE"

S - 13 HMS "OSIRIS"

S - 15 HMS "OTTER"

S - 18 HMS "OTUS"

S - 09 HMS "OBERON"

S - 19 HMS "OPOSSUM"

S - 16 HMS "ORACLE"

S - 11 HMS "ORPHEUS"

Porpoise Class

S - 01 HMS "PORPOISE"

S - 07 HMS "SEALION"

S - 08 HMS "WALRUS"

6.8.4. Buques de asalto (Assault Ships)

L - 10 HMS "FEARLESS"

L - 11 HMS "INTREPID"

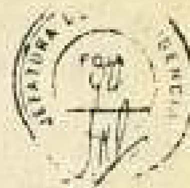
6.8.5. Cruceros Portahelicópteros (Helicopter Cruisers)

C - 99 HMS "BLAKE"

6.8.6. Destructores Misilísticos (Guided-Missile Destroyers)

County Class

D - 18 HMS "ANTRIM"



D - 16	HMS	"LONDON"
D - 21	HMS	"NORFOLK"
D - 20	HMS	"FIFE"
D - 19	HMS	"GLAMORGAN"

<u>Tipo 82</u>

D - 23	HMS	"BRISTOL"

<u>Tipo 42</u>

D - 86	HMS	"BIRMINGHAM"
D - 108	HMS	"CARDIFF"
D - 118	HMS	"COVENTRY"
D - 89	HMS	"EXETER"
D - 88	HMS	"GLASGOW
D - 87	HMS	"NEWCASTLE"
D - 80	HMS	"SHEFFIELD"

6.8.7. <u>Fragatas - propósitos generales - (General Purpose Frigates)</u>

<u>Leander</u>

F - 12	HMS	"ACHILLES"
F - 114	HMS	"AJAX"
F - 70	HMS	"APOLLO"
F - 38	HMS	"ARETHUSA"
F - 56	HMS	"ARGONAUT"
F - 72	HMS	"ARIADNE"
F - 10	HMS	"AURORA"
F - 69	HMS	"BACCHANTE"
F - 28	HMS	"CLEOPATRA"
F - 47	HMS	"DANAE"
F - 104	HMS	"DIDO"



F - 16 HMS "DIOMEDE"
F - 15 HMS "EURYALUS"
F - 18 HMS "GALATEA"
F - 52 HMS "JUNO"
F - 109 HMS "LEANDER"
F - 45 HMS "MINERVA"
F - 39 HMS "NAIAD"
F - 42 HMS "PHOEBE"
F - 71 HMS "SCYLLA"
F - 40 HMS "SIRIUS"
F - 57 HMS "ANDROMEDA"
F - 75 HMS "CHARYBDIS"
F - 58 HMS "HERMIONE"
F - 60 HMS "JUPITER"
F - 127 HMS "PENELOPE"

Tribal Class

F - 117 HMS "ASHANTI"
F - 119 HMS "ESKIMO"
F - 122 HMS "GURKHA"
F - 125 HMS "MOHAWK"
F - 131 HMS "NUBIAN"
F - 133 HMS "TARTAR"
F - 124 HMS ZULU"

Rothesay Class

F - 115 HMS "BERWICK"
F - 106 HMS "BRIGHTON"
F - 103 HMS "LOWESTOFT"
F - 129 HMS "RHYL"
F - 113 HMS "FALMOUTH"



F - 126 HMS "PLYMOUTH"

F - 107 HMS "ROTHESAY"

F - 101 HMS "YARMOUTH"

Tipo 21

F - 171 HMS "ACTIVE"

F - 174 HMS "ALACTRITY"

F - 169 HMS "AMAZON"

F - 172 HMS "AMBUSCADE"

F - 170 HMS "ANTELOPE"

F - 184 HMS "ARDENT"

F - 173 HMS "ARROW"

F - 185 HMS "AVENGER"

Tipo 22

F - 89 HMS "BATTLEAXE"

F - 88 HMS "BROADSWORD"

6.8.8. Fragatas Antiaéreas (Anti-Aircraft Frigates)

Tipo 41

F - 27 HMS "LYNX"

Tipo 61

F - 99 HMS "LINCOLN"

6.8.9. Fragatas Antisubmarinas (Anti-Submarine Frigates)

Tipo 12

F - 43 HMS "TORQUAY"

6.8.10. Embarcaciones de Patrullaje "Offshore" (Offshore Patrol Ve-SSELS)



P - 278 HMS "ALDERNEY"

P - 277 HMS "ANGLESEY"

P - 297 HMS "GUERNSEY"

P - 295 HMS "JERSEY"

P - 300 HMS "LINDISFARNE"

P - 299 HMS "ORKNEY"

P - 298 HMS "SHETLAND"

6.8.11. Dragaminas y Cazaminas Costeros (Coastal Minesweepers/Minehunters.

Ton Class

M - 1103 HMS "ALFRISTON"

M - 1109 HMS "BICKINGTON"

M - 1110 HMS "BILDESTON"

M - 1133 HMS "BOSSINGTON"

M - 1113 HMS "BRERETON"

M - 1114 HMS "BRINTON"

M - 1115 HMS "BRONINGTON"

M - 1124 HMS "CRICHTON"

M - 1216 HMS "CROFTON"

M - 1125 HMS "CUXTON"

M - 1140 HMS "GAVINGTON"

M - 1141 HMS "GLASSERTON"

M - 1146 HMS "HODGESTON"

M - 1147 HMS "HUBBERSTON"

M - 1151 HMS "IVESTON"

M - 1154 HMS "KELLINGTON"

M - 1157 HMS "KIRKLISTON"

M - 1208 HMS "LEWISTON"

M - 1165 HMS "MAXTON"

M - 1166 HMS "NURTON"



M - 1173 HMS "POLLINGTON"

M - 1180 HMS "SHAVINGTON"

M - 1181 HMS "SHERATON"

M - 1200 HMS "SOBERTON"

M - 1204 HMS "STUBBINGTON"

M - 1187 HMS "UPTON"

M - 1116 HMS "WILTON"

M - 1195 HMS "WOTTON"

M - 1153 HMS "KEDLESTON"

M - 1188 HMS "WALKERTON"

<u>Hunt Class</u>

M - 29 HMS "BRECON"

6.8.12. <u>Dragaminas Internos (Inshore Minesweepers)</u>

M - 2002 HMS "AVELEY"

M - 2621 HMS "DITTISHAM"

M - 2628 HMS "FLINTHAM"

M - 2010 HMS "ISIS"

M - 2793 HMS "THORNHAM"

6.8.13. <u>Buques Patrulleros Veloces (Fast Patrol Boats)</u>

P - 252 HMS "ALERT"

P - 261 HMS "CYGNET"

P - 260 HMS "KINGFISHER"

P - 262 HMS "PETEREL"

P - 263 HMS "SANDPIPER"

P - 276 HMS "TENACITY"

P - 254 HMS "VIGILANT"

6.8.14. <u>Buques Patrulleros Costeros (Coastal Patrol Craft)</u>



P - 1007 HMS "BEACHAMPTON"

P - 1158 HMS "LALESTON"

P - 1055 HMS "MONKTON"

P - 1089 HMS "WASPERTON"

P - 1093 HMS "WOLVERTON"

P - 1096 HMS "YARNTON"

6.8.15. <u>Buques de Rescate (Seaward Defence Boats)</u>

P - 3104 HMS "DEE"

P - 3113 HMS "DROXFORD"

6.8.16. <u>Buques de Apoyo (Support Ships)</u>

<u>Buque Mantenimiento de Flota - Fleet Mantenance Ship</u>

A - 108 HMS "TRIUMPH"

<u>Buque Madre de Submarinos - Submarine Tender</u>

A - 236 HMS "WAKEFUL"

<u>Buque de Apoyo de Dragaminas - MCM Support Ship</u>

N - 21 HMS "ABDIEL"

6.8.17. <u>Yate Real (Royal Yacht)</u>

A - 00 HMS "BRITANNIA"

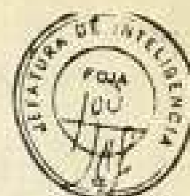
6.8.18. <u>Buque Hospital (Hospital Ship)</u>

\- -- - - -

6.8.19. <u>Buques de Entrenamiento (Training Ships)</u>

<u>Buque de Prueba - Trials Ship</u>

F - 108 HMS "LONDONDERRY"



Embarcación "blanco" rápida - Fast Target

P - 274	HMS	"CUTLASS"
P - 275	HMS	"SABRE"
P - 271	HMS	"SCIMITAR"

6.8.20. Buque de Patrullaje de hielos - Ice Patrol Ship

A - 171	HMS	"ENDURANCE"

6.8.21. Buques de Investigaciones - Survey Ships

A - 319	HMS	"BEAGLE"
A - 317	HMS	"BULLDOG"
A - 70	HMS	"ECHO"
A - 72	HMS	"EGERIA"
A - 71	HMS	"ENTERPRISE"
A - 335	HMS	"FAWN"
A - 320	HMS	"FOX"
A - 137	HMS	"HECATE"
A - 133	HMS	"HECLA"
A - 138	HMS	"HERALD"
A - 144	HMS	"HYDRA"
M - 2720	HMS	"WATERWITCH"
M - 2780	HMS	"WOODLARK"

6.8.22. Jetfoil

P - 296	HMS	"SPEEDY"

6.8.23. Buques de la Real Flota Auxiliar en Servicio durante 1980/81
Ships of the Royal Fleet Auxiliary Service 1980/81

Flota de Grandes Petroleros - Fleet Tankers Large



A - 123 HMS "OLNA"
A - 122 HMS "OLWEN"
A - 124 HMS "OLMEDA"
A - 75 HMS "TIDESPRING"
A - 76 HMS "TIDEPOOL"

Flota de pequeños petroleros - Fleet Tankers Small

A - 273 HMS "BLACK ROVER"
A - 270 HMS "BLUE ROVER"
A - 268 HMS "GREEN ROVER"
A - 269 HMS "GREY ROVER"
A - 271 HMS "GOLD ROVER"

Buques apoyo de petroleros - Support Ships -

A - 79 HMS "APPLELEAF"
A - 81 HMS "BRAMBLELEAF"
A - 77 HMS "PEARLEAF"
A - 78 HMS "PLUMLEAF"

Petroleros costeros - Coastal Tankers

A - 261 HMS "EDDYFIRTH"

Buques de reaprovisionamiento de Flota - Fleet Replenishment Ships.

A - 386 HMS "FORT AUSTIN"
A - 486 HMS "REGENT"
A - 480 HMS "RESOURCE"
A - 385 HMS "FORT GRANGE"

Buques almacenes apoyo de buques - Stores Support Ships

A - 339 HMS "LYNESS" (1)
A - 344 HMS "STROMNESS"

(1) Transferido a la USS Navy con fecha 17/01/81.-



Buque almacen apoyo de Portaaviones - Store Carriers

A - 404 HMS "BACCHUS"

Buque apoyo de Helicópteros - Helicopter Support Ships

K - 08 HMS "ENGADINE"

Buques de desembarco y logísticos - Landing Ships, Logistic

L - 3004 HMS "SIR BEDIVERE"
L - 3005 HMS "SIR GALAHAD"
L - 3027 HMS "SIR GERAINT"
L - 3029 HMS "SIR LANCELOT"
L - 3505 HMS "SIR TRISTRAM"
L - 3036 HMS "SIR PERCIVALE"



6.8.24. Clasificación de buques según su tipo y misión

En junio de 1979 se desarrolló en la Real Escuela Naval Holandesa un Simposio denominado "Las Marinas Europeo Occidentales y el Futuro" ("West European Navies and the Future"), en el mismo se trató sobre la denominación de los buques de guerra según su tipo y misión; produciendo una lista standard de doce categorías con los buques asignados por tamaño y propósito como se detalla mas abajo.
Aquí en este simposio se estudiaron 15 marinas; entre ellas las de GRAN BRETAÑA, FRANCIA, HOLANDA, ITALIA, ALEMANIA OCCIDENTAL, GRECIA, TURQUIA, ESPAÑA, SUECIA, BELGICA, NORUEGA, PORTUGAL, ISLANDIA, CANADA y DINAMARCA.

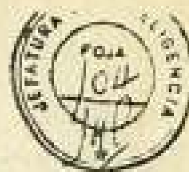
- PORTAAVIONES: buques que pueden lanzar o recuperar aviones de ala fija o en el que los helicópteros son su principal armamento.

- CRUCEROS : buques de guerra de 9.000 toneladas o más, armados con cañones o misiles como su armamento principal y en los que no más del 50% de su área de cubierta está dispuesta como plataforma para helicópteros.

- DESTRUCTORES: buques de guerra de entre 1.500 y 8.900 toneladas cuyas armas pueden ser de naturaleza ya sea antiaérea o antisubmarina.
  La mayoría de las fragatas europeas entran en esta categoría.

- CORBETAS: buques de guerra de 600 a 1.500 toneladas que posean una limitada capacidad operativa oceánica, antiáerea y antisubmarina.

- PATRULLEROS: buques de menos de 600 toneladas con limitadas velocidades y capacidades de su armamento,



utilizados en su mayoría para la seguridad portuaria.

- <u>LANCHAS PATRULLERAS</u> : buques de menos de 600 toneladas que disponen de alta velocidad (sobre los 30 nudos) y armas adecuadas (misiles, torpedos o cañones, que pueden constituir una amenaza para buques de guerra mayores, bajo ciertas condiciones favorables.

- <u>BUQUES MINADORES (Mine Warfare Vessels)</u>: Barreminas de alta mar, costeros y de aguas bajas, junto con los caza-minas y minadores.

- <u>BUQUES DE APOYO</u> : petroleros de alta mar y buques almacén capaces de transferir cargas en navegación y apoyando a buques de combate en el mar.

- <u>SUBMARINOS</u> : Todos los submarinos, nucleares y convencionales.

- <u>UNIDADES ANFIBIAS MENORES</u>: Unidades de desembarco de menos de 800 toneladas. Escasa o ninguna capacidad para operaciones independientes fuera de las aguas costeras propias.

- <u>UNIDADES ANFIBIAS MAYORES</u> : buques para el desembarco de tanques y otras unidades de desembarco de más de 800 toneladas capaces de realizar operaciones transoceánicas.

- <u>AUXILIARES</u> : Remolcadores, buques de investigación, tenders chatas petroleras y otras unidades de apoyo utilizadas para el mantenimiento de la flota en aguas propias o bases coloniales en ultramar.

Los buques que cumplen más de una misión, fueron asignados cada uno a una de las primeras seis categorías primarias.



Los buques diseñados para transportar tropas a las costas, ya sea las propias o a través de largas distancias han sido clasificados como anfibios.

Buques de control marítimo fueron clasificados aquellos que poseen capacidad oceánica todo tiempo, antisuperficie y antisubmarina. Esto significa que la mayoría de los submarinos de más de 600 toneladas, los portaaviones, cruceros y destructores y unas pocas corbetas se incluyen en esta categoría.

Buques de defensa costera son aquellos submarinos pequeños, corbetas, buques minadores y patrulleros. Lanchas patrulleras son los que disponen de escasa capacidad para operaciones oceánicas alejadas de la base propia, mientras que los no combatientes, son designados para mantener, ya sea el control marítimo o las fuerzas anfibias en estaciones alejadas de puerto por un período prolongado.

Auxiliares son aquellas unidades como ser remolcadores, que son utilizados para el mantenimiento de la flota en aguas propias.

Finalmente, aquellos submarinos con misiles británicos y franceses utilizados para la disuasión nuclear están en una categoría separada, que también incluye a las unidades navales francesas utilizadas exclusivamente para apoyar el polígono de pruebas nucleares en el Pacífico.



6.9. Planes de reactivación de la Royal Navy

La Flota Militar Inglesa, la famosa Royal Navy, de la cual ya casi no se hablaba, volverá a ser una Armada temible. La señora THATCHER, empeñada en recuperar el prestigio británico, ha liberado importantes créditos que permitirán equipar nueve nuevos buques y encarar la construcción de quince más. Importantes sumas han sido destinadas a la renovación de Submarinos, Cruceros y Fragatas.

En total, Gran Bretaña destinaría alrededor de 250 millones de libras esterlinas al nuevo programa naval. En particular se prevé la construcción de tres cruceros antisubmarinos, los ASW., estos buques ultramodernos, son barcos de 20.000 toneladas cuya cubierta puede servir de pista de aterrizaje y despegue para los aviones Harrier, de despegue vertical.

Se estima que a fines del año 1981 la Royal Navy va a ser la Tercera Flota Mundial, después de la de las dos superpotencias y delante de la de Francia.

Las autoridades británicas han manifestado que "a pesar de las dificultades económicas y del desempleo, disponen de tres grandes cartas de triunfo: petroleo en abundancia, una libra esterlina fuerte y ahora una Royal Navy en plena resurrección".

Por otra parte la flota británica dispone en la actualidad de 54 fragatas lo cual representa casi el doble de lo que tiene Francia. Estos buques están concebidos especialmente para la lucha antisubmarina. En efecto, la marina inglesa cubre, en el marco de la NATO, la parte oriental del Atlántico, o sea lo que está mas cerca de Europa. En tiempo de guerra su misión sería la de proteger la llegada a Europa del material y de las municiones que provengan de los EE.UU.



Además, la Royal Navy está en condiciones de realizar misiones especiales en los mares cálidos, por ejemplo en el Golfo Pérsico o en el Océano Indico.

Las autoridades navales británicas mantienen frecuentes contactos con sus iguales norteamericanos y franceses que ejercen responsabilidades en esa parte del mundo.

Ciertamente, existen obstá-culos que subsisten en el camino de la recuperación. Unos son industriales, otros se deben a la falta de personal naval calificado, pero de todos modos existe la certeza que la Royal Navy logrará renovarse.



6.10. PRINCIPALES BASES NUCLEARES MILITARES Y ASIENTOS REGIONALES DE GOBIERNO.

6.10.1. Principales bases nucleares e instalaciones en Gran Bretaña.

1 HOLY LOCH. US POSEIDON AND POLARIS SUBMARINES.

2 FASLANE. Home Of Britain y Polaris Submarines.

3.COULPORT. UK Nuclear Arms Store.

4 GLEN DOUGLAS. US Nuclear Arms Store.

5 RHU. Radiation Monitoring Station

6 MACRIBANISH. Port Of Call for US Bomber

7 FIRTH OF CLYDE. Haunt Of Many Nuclear Submarines And Ships.

8 LOCH STRIVEN. Submarine Testing Range.

12 EDZEL. Polaris Communication Centre.

13 ROSYTH Naval Docks - Takes Polaris.

17 FLINGDALES. Ballistic Missile Aerly Warning Station

21 SCAMPTON. RAF Vulcan Bomber Base.

22 WADDINGTON. RAF Vulcan Bomber Base.

28 LAKENHEATH. USAF PHANTOM BASE

36 HIGH WYCOMBE. RAF STRIKE COMMAND

37 BURGHFIELD ROYAL ORDNANCE FACTORY POLARIS WARHEADS MANUFACTURED.

38 ALDERMASTON. Atomic Weapons Research Establisment.

47 DEVOMPORT NAVAL DOCKS - Takes Polaris.

49 UPPER HEYFORD USAF F-III Bomber Base

6.10.2. Otras importantes bases e instalaciones (nucleares y no nucleares - Británicas y Americanas.)

9 LUECHARS. RAF.

10 LOSSIEMOUTH. RAF

11 KINLOSS. RAF

14 BARROW. Submarine Docks And Anchorage.



15 HULL. Nuclear Ships Anchorage.

16 LIVERPOOL. Nuclear Ships Anchorage.

18 BINBROOK. RAF

19 MOLESWORTH.

20 VALLEY. RAF

23 CONINGSBY. RAF.

24 COTTESMORE. RAF.

25 WYTON. RAF.

26 WETS. RAYNHAM. RAF.

27 CLOSHALL. RAF.

29 MILDENHALL. USAF. Command.

30 HONINGTON. RAF.

31 WATTINSHAM. RAF.

32 WOODBRIDGE. USAF.

33 BENTWATERS. USAF.

34 ALCONBURY. USAF.

35 SHEERNESS. Nuclear Ships Anchorage.

39. PORTSMOUTH Naval Base.

40 SOUTHAMPTON. Nuclear Ships Anchorage.

41 BAWTRY. RAF HQ Strike Attack Group.

42 PORTON DOWN. Chemical And Biological Warfare Research Station.

43 CAERWENT. US Arms Store.

44 CARDIFF. Nuclear Ships Anchorage.

45. BARRY. Nuclear Ships Anchorage.

46 PEMBROKESHIRE. NATO Tank Rangers And RAF Brawdy.

50 INVERGORDON Naval Base.

51 SKYE Missile Range.

52 ST ATHAN. RAF.

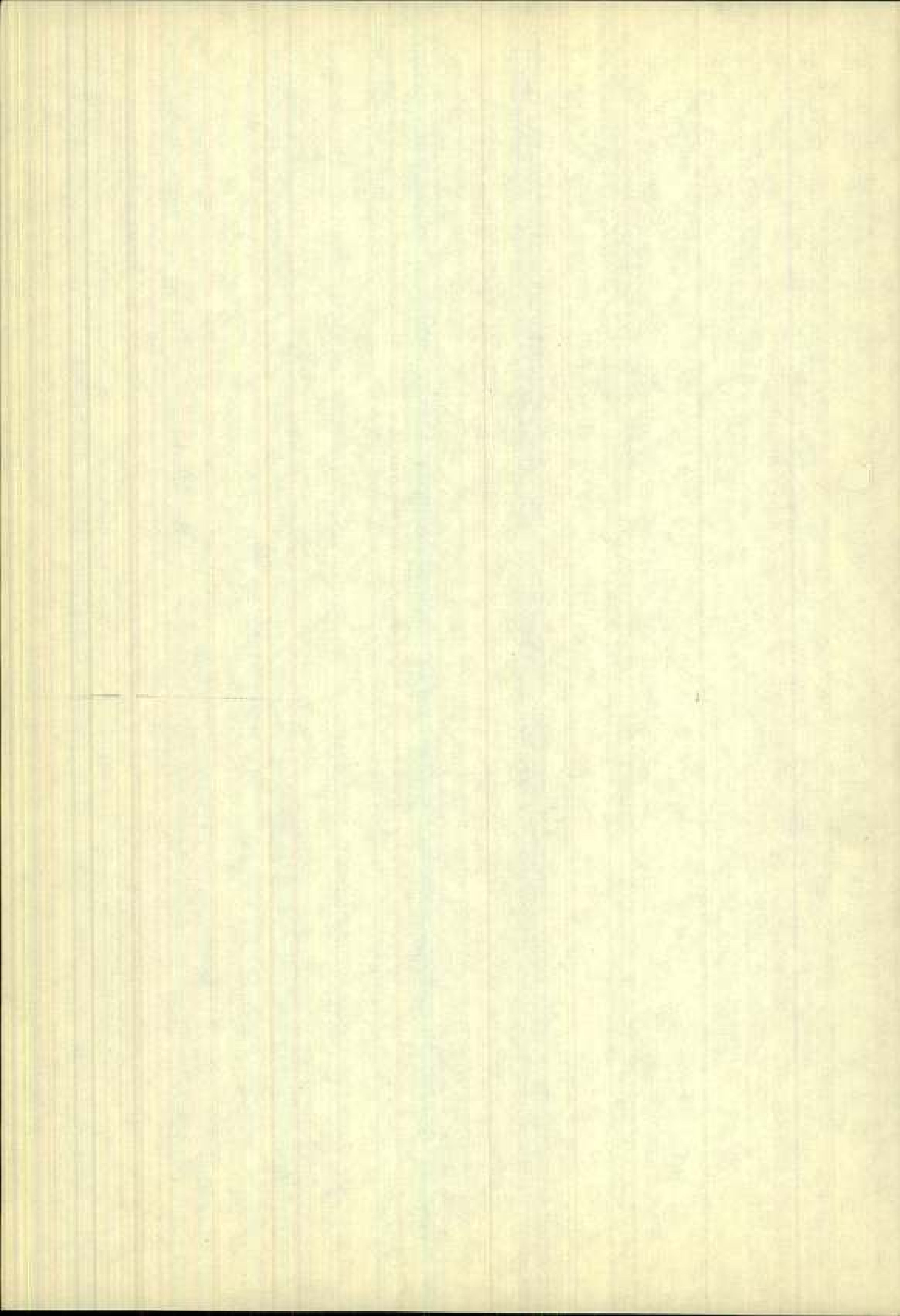
65 MINISTRY Of Defence.

66 GREENGHAM Common.

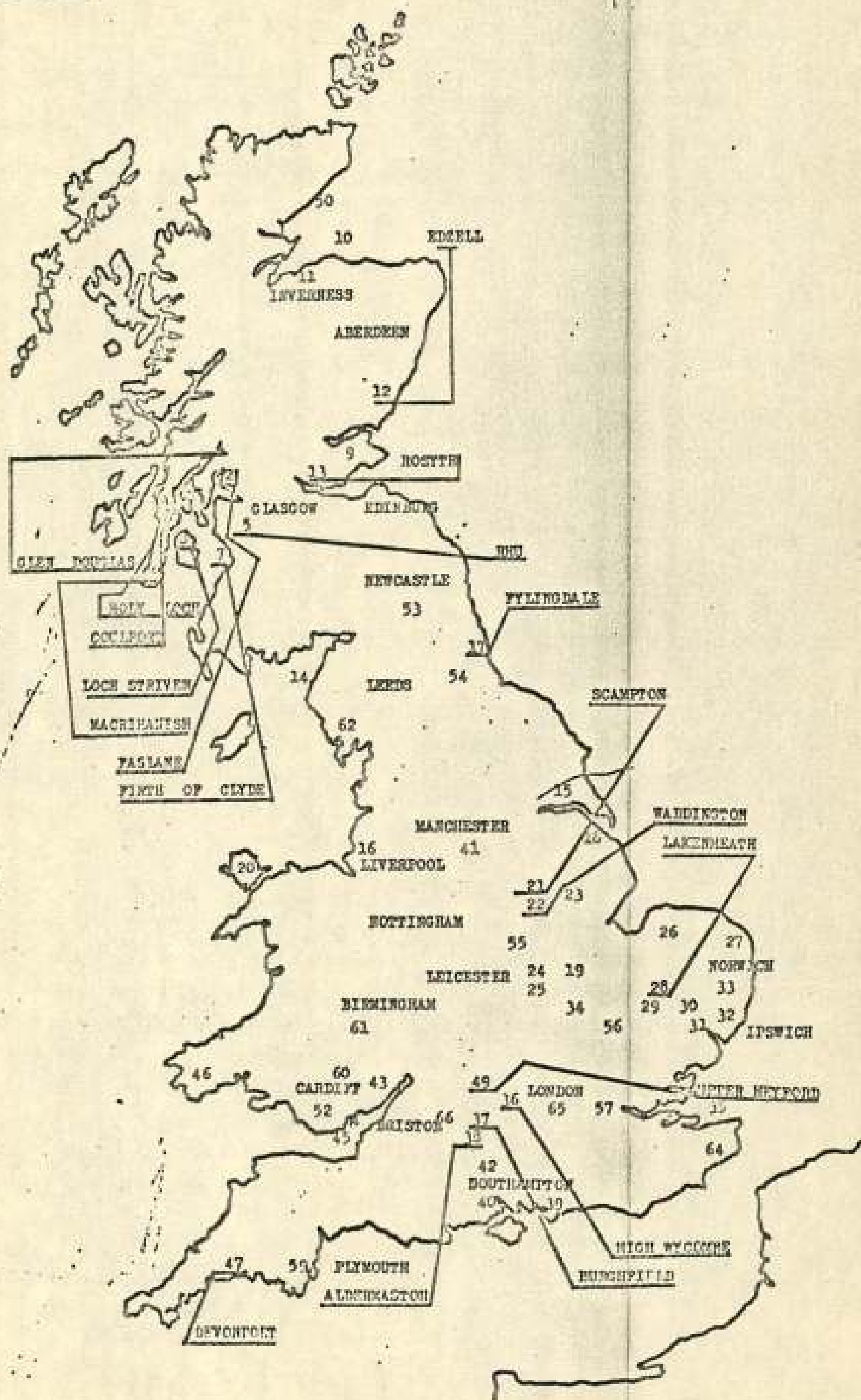


6.10.3. Asientos Regionales de Gobierno

53	RSG	1	CATTERICK
54	RSG	2	YORK
55	RSG	3	NOTTINGHAM
56	RSG	4	CAMBRIDGE
57	RSG	5	LONDON
58	RSG	6	WARREN ROW
59	RSG	7	DARTMOUTH
60	RSG	8	BRECON
61	RSG	9	KIDDERMINSTER
62	RSG	10	PRESTON
63	RSG	11	EDINBURGH
64	RSG	12	DOVER



PRINCIPALES BASES NUCLEARES MILITARES Y ASIENTOS REGIONALES DE GOBIERNO.



2

GRAN BRETAÑA

Población	55.968.000
Servicio Militar	Voluntario
Total de las Fuerzas Armadas:	343.646, incluyendo 16.696 mujeres y unos 9.300 desplegados fuera de Gran Bretaña.
Prod. Int. Bruto estimado para 1980:	485.140 millones de dólares.
Presup. de Defensa 1981/82:	12.275 millones de libras esterlinas. (equiv. a 27.770 millones de dólares.

FUERZAS ESTRATEGICAS:

- 4 Submarinos nucleares balísticos de la clase "Resolution", cada uno equipado con 16 misiles Polaris portadores de 3 cabezas nucleares independientes.
- Sistema de alarma temprana anti-misiles balísticos, con asiento en FYLINGDALES.

EJERCITO:

176.248 personas (incluyendo 6.546 mujeres y 8.960 desplegados fuera de Gran Bretaña, de los cuáles, 7.100 son Gurkhas).

- 1 Cuerpo, 4 divisiones blindadas, 1 división artillería.
- 11 Regimientos blindados
- 8 Regimientos blindados de reconocimiento.
- 48 Batallones de infantería (incluyendo 1 batallón para demostraciones).
- 5 Batallones de infantería Gurkha.
- 3 Batallones de paracaidistas (uno en infantería).
- 1 Regimiento de servicios aéreos especiales (SAS).
- 1 Regimiento con misiles Lance (superficie-superficie).
- 3 Regimientos para defensa aérea con misiles Rapier (superficie-aire).
- 18 Regimientos de artillería (uno pesado, trece de campaña, uno con misiles guiados, uno de comando, uno anti-tanque y uno de localización).
- 11 Regimientos de ingenieros (incluyendo 4 divisiones blindadas, una anfibia y una Gurkha).
- 6 Regimientos de aviación.
- 600 Tanques Chieftain medianos (60 en reserva).
- 271 Tanques Scorpion livianos FV 101.
- 243 Vehículos blindados Saladin FV 601
- 290 Vehículos Scimitar FV 107.

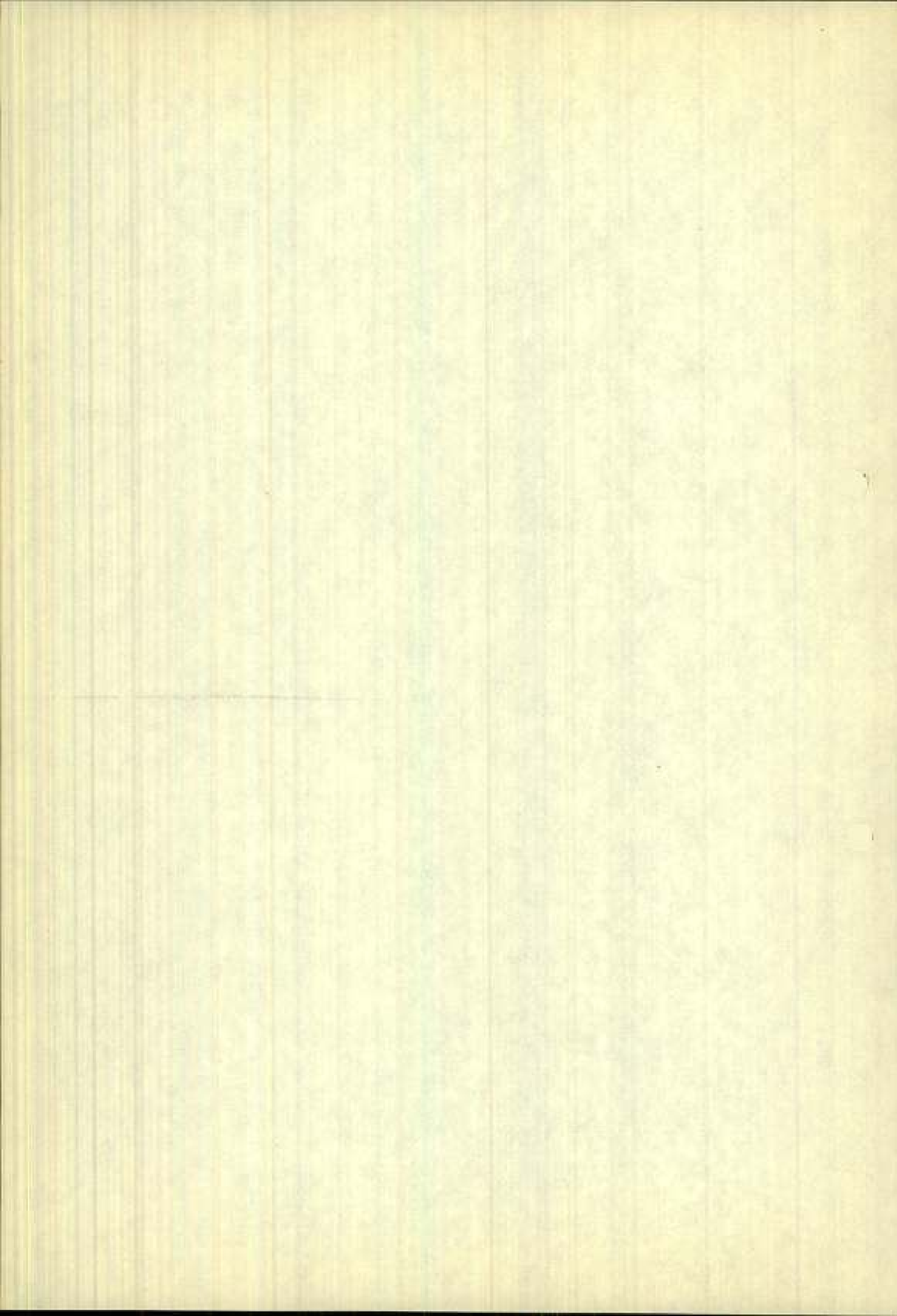
1429 Vehículos Ferret

- 200 Vehículos de reconocimiento Fox

2338 Vehículos FV 432

- 600 Vehículos FV 603 Saracen
- 60 Vehículos Spartan FV 103 (para transporte de personal)

////



////2

Artillería:
- 100 Piezas Howitzer de 105 mm. y livianos.
- 93 Piezas Howitzer de 155 mm. FH-70.
- Piezas FV-433 Abbot de 105 mm.
- 50 Piezas M-109 de 155 mm.
- 31 Piezas M-107 de 175 mm.
- 16 Piezas M-110 de 203 mm. autopropulsadas
- 12 misiles Lance superficie-superficie.

Defensa anti-tanque:
Piezas Carl Gustav de 84 mm., de 120 mm. sin retroceso, Milan, Swingfire (guiados), FV-102 Striker, 178 vehículos blindados FV-438 y FV 712 con Swingfire (guiados).

Defensa anti-aérea:
Blowpipe, 108 misiles Rapier Blindfire superficie-aire.
Helicópteros: 100 Scout, 7 Alouette II, 20 Sioux, 158 Gazelle y 30 Lynx.

14 unidades de desembarco (2 para tanques y 12 medianos).

(Hay orden de compra por: 240 tanques medianos Challenger, 1.900 vehículos mecanizados para combate, 80 vehículos p/infantería mecanizada para combate, 102 Piezas Howitzer de 155 mm FH-70, 69 Piezas Howitzer M-109A2 auto-propulsadas, lanzacohetes LAW; armas anti-tanques Milan y TOW, 48 misiles Blowpipe superficie-aire. Helicópteros: 25 Gazelle y 98 Lynx).

Despliegue: (ver también Fuerzas en Ultramar).

Fuerzas Terrestres Británicas: Fuerza Móvil del Reino Unido: 6a. Fuerza de Campaña con 5 batallones de infantería (3 regulares y 2 del Ejército Territorial) y grupo de apoyo logístico; 7a. Fuerza de Campaña con 3 unidades regulares y 2 del Ejército Territorial (batallones), para defensa del territorio metropolitano; 1 batallón de propósitos generales (al servicio del Comando Aliado Europa (de la OTAN), una parte del regimiento de servicios aéreos especiales (SAS) y 1 batallón de infantería Gurkha.

Cuartel General Irlanda del Norte: 9.128 personas, en 3 brigadas de infantería (cuartel general), 1 regimiento blindado de reconocimiento, y un número variable de unidades en roles de infantería, de servicios aéreos especiales (SAS), 3 escuadrones de ingenieros y 2 escuadrones de aviación.

Reservas:

Reservas regulares, 137.000; 69.500 en el Ejército Territorial 2 regimientos blindados de reconocimiento, 38 batallones de infantería, 2 de servicios aéreos especiales, 3 de campaña, 3 de defensa aérea liviana, 7 regimientos de ingenieros.
7.500 en el Regimiento de Defensa del Ulster (11 batallones).

////

MARINA:

74.687 personas (incluídas el Brazo Aéreo de la Flota, y la Infantería de Marina. 4.065 mujeres y 330 desplegados fuera de Gran Bretaña).

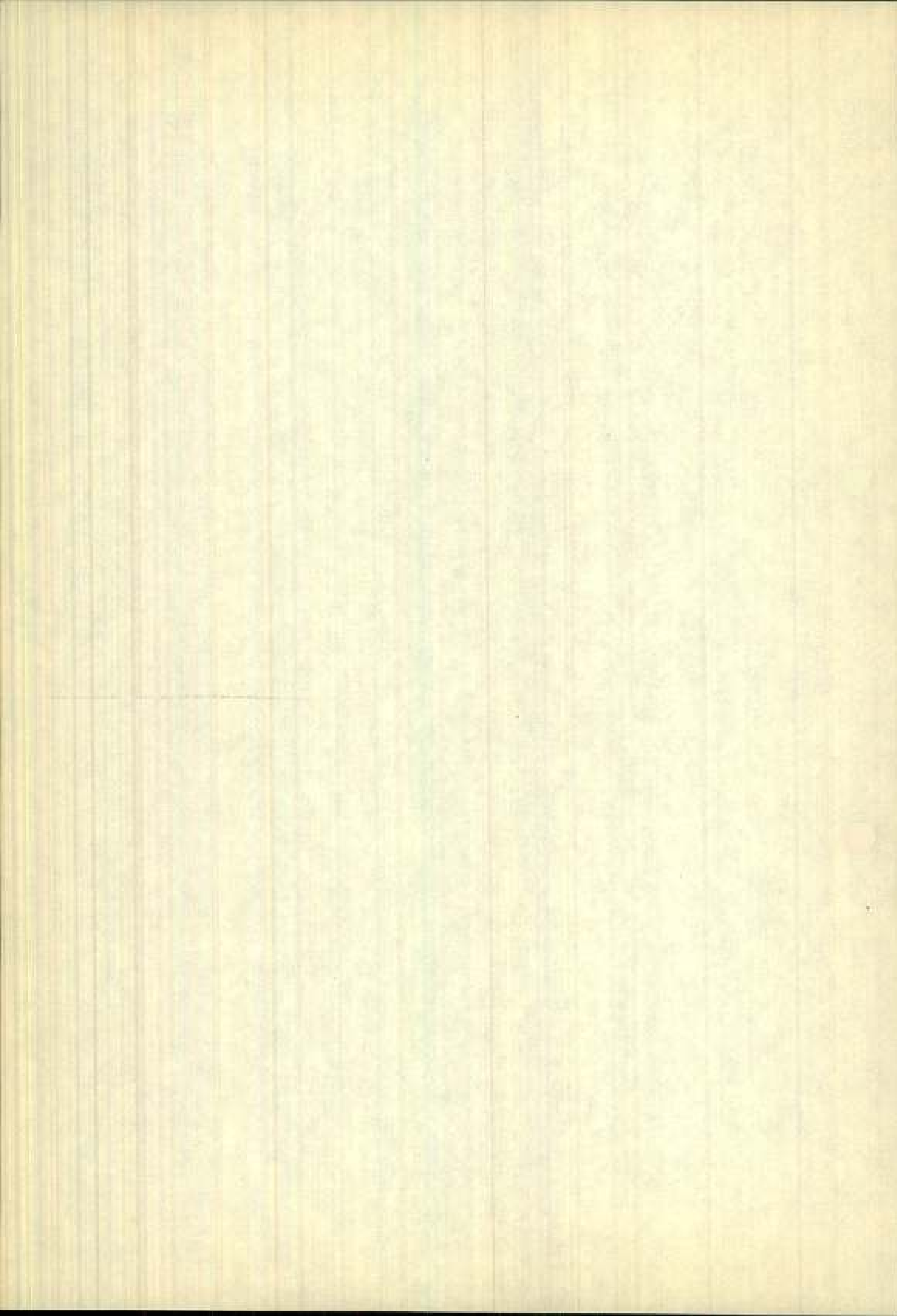
62 buques de combate de línea (superficie).

28 submarinos de ataque, de los cuales 12 son nucleares (6 de la clase Swiftfire, 3 de la Churchill, 2 de la Valiant y 1 Dreadnought) y 16 son diesel (13 de la clase Oberon y 3 de la Porpoise).

Buques de superficie:

2 Portaaviones antisubmarinos; el Invincible con 5 aviones V/STO Sea Harrier, 9 Sea King (helicópteros) con dos misiles Sea Dart; el Hermes con 5 aviones V/STOL Harrier, 12 helicópteros Sea King, 2 escuadrones de misiles Seacat (superficie-aire).
14 Destructores con misiles guiados: 6 de la clase County (1 en prueba, con 1 helicóptero AS Wessex con dos misiles Seaslug y cuádruple misiles super-aire Seacat; 4 disponen de 4 misiles Exocet (super-super.); 1 del tipo 82 con dos misiles Sea-Dart (super-aire); sistema antisubmarino Ikara; y 7 del Tipo 42 con dos misiles Sea Dart y 1 helicóptero anti-submarino Lyn
46 Fragatas: 45 de propósitos generales (3 del Tipo 22 con misiles Exocet super-superf, 2 misiles superf-aire Sea Wolf; 1 helicóptero Lynx; 8 del Tipo 21 con cuadruple misiles Seacat superf-aire, 1 helicóptero Wasp/Lynx (5 con cuádruple Exocet); 26 de la clase Leander con 1 helicóptero Wasp/Lynx (7 con 4 Exocet, 3 cuádruples Seacat, 8 con sistema AS Ikara, 2 con cuádruple Seacat; 10 en conversión para cuádruples Exocet y Sea Wolf; 8 de la clase Rothesay (2 para adiestramiento y en prueba) con cuádruple Seacat, 1 helicóptero Wasp; 1 del Tipo 12 (antisubmarina - para adiestramiento).
38 Barreminas/Cazaminas: 2 de la clase Hunt, 2 de la Venturer (adiestramiento), 29 de la Ton (9 en reserva), 1 costero, 1 de aguas interiores (adiestramiento), 2 de apoyo contramedida de minas (a colchón de aire VT-2).
25 Patrulleros: 7 de la clase Island, 6 de la Ton, 4 de la Bird (2 en adiestramiento), 2 de la Loyal, 2 de la Ford (en adiestramiento), 3 de ataque rápido (adiestramiento) y 1 alíscafo Boeing (en pruebas).
2 Buques de asalto (desembarco) con 4 unidades de desembarco mediano, 4 de desembarco de vehículos y personal y cuádruples misiles Seacat (superf-aire).
- Buques anfibios incluyendo: 1 buque de apoyo de helicópteros, 6 buques de desembarco, 16 unidades de desembarco mediano y 29 de desembarco de vehículos y personal.
1 Patrullero polar, 1 Yate Real/Hospital, 6 buques depósito/apoyo, 15 petroleros (1 en adiestramiento).
5 Vehículos a colchón de aire (hovercraft): 3 SRN-6, 1 BH-7, 1 SRN-5 (adiestramiento).

En los anteriores se incluyen por reacondicionamiento y reserva: 1 submarino nuclear con misiles balísticos, 3 submarinos nuclea-



res, 4 diesel, 1 destructor con misiles guiados, 9 fragatas, 1 de apoyo contramedida de minas, 3 patrulleros rápidos de ataque, 1 buque de desembarco, 2 buques depósito/apoyo, 1 petrolero.

(Hay orden de compra por: 2 portaaviones AS, 3 submarinos nucleares de la clase Trafalgar, 2 destructores del Tipo 42, 3 del Tipo 22 (fragatas), 2 patrulleros de la clase Castle, 7 buques de contramedida de minas, 2 "tenders" para la flota, misiles Harpoon super-superf.

Bases en : CHATHAM, DEVONPORT, FASLANE, PORTLAND, PORTSMOUTH y ROSYTH.

Brazo Aéreo de la Flota: 20 aviones de combate, unos 90 helicópteros armados, 3 escuadrones para ataque a tierra con 20 Sea Harrier FRS-1.
Seis escuadrones de helicópteros AS: 5 con helicópteros Sea King HAS-2/-5 (3 de ellos embarcados), y 1 con 26 helicópteros Lynx HAS-2.
24 Unidades AS: 22 con Wasp HAS-1, y 2 con Wessex HAS-3.
2 escuadrones de comando y asalto: 1 con 10 helicopt. Sea King HU-4, y 1 con 20 helicopt. Wessex HU-5.
8 escuadrones de helicópteros para búsqueda y rescarte y adiestramiento: 1 con 12 Wessex HAS-3; 3 con 37 Wessex HU-5; 1 con 16 Sea King HAS-1/-2/-5; 1 con 11 Wasp HAS-1; 1 con 8 Lynx HAS-2; y 1 con 18 Gazelle HT-2.
3 unidades con 2 Sea Heron C-2, 1 Heron C-4, 2 Sea Devon C-20 y 2 aviones Chipmunk T-40.
1 escuadrón de observación/adiestramiento con 13 Jetstream T-2, y unidades de adiestramiento con aviones Chipmunk T-10.
1 escuadrón para asistencia de la flota y adiestramiento con 12 Canberra T-4/ TT-18/T-22 y 22 Hunter T-8C/GA-11.

(Hay orden de compra por: 13 Sea Harrier FRS-1, 1 T-4 V/STOL, 3 Hunter T-8M, 2 Jetstream T-2 (aviones), 10 Sea King HAS-2, 5 Sea King HU-4, 17 Lynx HAS-2

Infantería de Marina (7.899 personas).

1 brigada de comando con 3 grupos comando, 2 escuadrones de comando (ejército), 1 regimiento logístico y 1 unidad de apoyo para helicópteros livianos.
1 Unidad Especial. 2 escuadrones-comando.
Misiles guiados Milan, misiles Blowpipe superf-aire, 12 helicopt. Gazelle AH-1 y 6 Scout AH-1.

(hay orden de compra por: 4 helicópteros Lynx).

Reservas (Marina e Infantería de Marina): 25.000 regulares y 9.000 voluntarios; 9 buques de contramedida de minas,

FUERZA AEREA:

92.701 personas (incluyendo 6.085 mujeres;
Aproximadamente unos 700 aviones de combate.

////

17 escuadrones de ataque: con unos 48 aviones Vulcan B-2 (que debían ser disueltos en 1981); 5 con unos 60 Buccaneer S-2A/B; y 6 con 72 Jaguar GR-1.
3 escuadrones de apoyo cercano con 48 aviones Harrier GR-3/T-4 V/STOL.
9 escuadrones de interceptores: 2 con 24 Lightning F-6/F-3) (24 aviones más en reserva); 7 con 88 Phantom (4 con FGR-2, y 3 con FG-1).
5 escuadrones de reconocimiento: 1 con 8 Vulcan SR-2, 2 con 24 Jaguar GR-1, 2 con 22 Canberra PR-7/-9.
1 escuadrón de alamma temprana aeotransportada con 6 Shackleton AEW-2 (5 en reserva).
4 escuadrones de reconocimiento naval con 28 Nimrod MR-1/-1A, MR-2.
2 escuadrones de reabastecimiento de combustible con 16 Victor K-2.
1 escuadrón de transporte estratégico con 11 VC-10C1.
4 escuadrones de transporte táctico con 45 C-130H (6 C-130HC3) (más 11 en la reserva activa).
3 escuadrones para comunicaciones con 6 HS-125 CC1/2, 4 Andover, 6 Pembroke, 13 Devon (aviones), 2 helicópteros Whirlwind y 1 Gazelle.
Escuadrilla Real con 3 aviones Andover, 2 helicópt. Wessex.
4 escuadrones contra medidas electrónicas/utilización como blancos/ calibración, con 45 Canberra, 3 Nímrod R-1, 5 Andover E-3
11 Unidades de Conversión Operativa: 1 en la OTAN con 16 Tornados GR-1; 10 otros con 9 Vulcan B-2; 14 Buccaneer Mk-2; 24 Phantom FGR-2; 26 Jaguar GR-1/T-2; 27 Harrier GR-3/T-4 V/STOL; 3 Nimrod de reconocimiento naval; 7 Canberra B-2/T-4; 5 C-130; 3 Victor K-2; 4 helicópteros Wessex HC-2, 5 Puma HC-1, 2 Sea King HAR-3, 6 CH-47 Chinook.
2 Unidades con armas tácticas, con 60 Hunter F-6/GA-9/T-7, 46 Hawk T-1 y 2 Jet Provost.
6 escuadrones de helicópteros: 4 de transporte táctico (2 con 40 Wessex, 2 con 26 Puma HC-1); 2 de búsqueda y rescate con 10 Whirlwind, 8 Wessex y 14 Sea King.
Unidades de adiestramiento con 83 Hawk T-1, 151 Jet Provost, 11 Jetstream T-1, 113 Bulldog T-1, 60 Chipmunk T-10, 19 Dominie T-1, 1 Husky T-1 (aviones). 5 helicópteros Whirlwind, 5 Wessex Mk 5, 25 Gazelle HT-3.
Misiles aire-aire: Sidewinder, Sparrow, Red Top, Firesteak.
Misiles aire-superficie: Martel.
8 escuadrones de misiles superficie-aire: 2 con Bloodhound 2, 6 Regimientos RAF con Rapier.

(Hay orden de compra por: 24 Harrier GR-3, 123 Tornado (aparte de los 220 GR-1 cazas de ataque a tierra y de los 165 F-2 para defensa aérea planeados), 11 Nimrod AEW-3, 46 Hawk, 9 aviones tanques VC-10, 27 helicópteros CH-47D Chinook y 7 Puma. Misiles Sidewinder, Sky Flash (aire-aire) y Sea Eagle (aire-superficie).

Real Regimiento Fuerza Aérea:
4 Alas cuartel general.
6 escuadrones superficie-aire (Rapier) y 5 escuadrones de campaña.

(Hay orden de compra por: tanques livianos Scorpion y transporte de personal blindados Spartan).

Despliegue:

La Real Fuerza Aérea incluye un comando operativo metropolitano, el Comando de Ataque (Strike Command), responsable de la defensa de la defensa aérea de la Región del Reino Unido, y el Cercano y Lejano Oriente; y 1 comando de ultramar (RAF en Alemania Occidental).

Reservas:

28.000 regulares, unos 400 voluntarios y 3 escuadrones de defensa aérea.

FUERZAS DE ULTRAMAR:

ANTARTIDA: Marina: 1 buque de patrullado de hielos.

BELICE: Ejército: 1 batallón de infantería, tropas de reconocimiento blindadas, 1 batería de artillería, fuerzas de defensa aérea livianas, parte de un escuadrón de ingenieros, 1 grupo de helicópteros
Fuerza Aérea: 1 flotilla; 4 aviones Harrier GR-3 de ataque a tierra, 4 helicópteros Puma, 1 destacamento de defensa aérea con Rapier.
Marina: 1 Destructor/Fragata (de vigilancia), 1 buque de apoyo.

BRUNEI: 1 Batallón de infantería Gurkha.

CANADA: Grupo de adiestramiento del Ejército.

CHIPRE: Ejército: Algo menos de un batallón de infantería, 1 escuadrón blindado de reconocimiento, 1 flotilla de reconocimiento/logístico con las fuerzas de paz de la ONU (817 hombres); poco más de un batallón de infantería, fuerzas de reconocimiento blindadas, 1 escuadrón de apoyo de ingenieros, 1 flotilla de helicópteros en guarnición de la Base Soberanía.
Fuerza Aérea: 4.500 personas. 1 escuadrón de helicópteros Whirlwind (incluyendo una flotilla (4 aviones) con las fuerza de paz de la ONU, visita periódica de otros aviones, y 1 regimiento de campaña.

ISLAS MALVINAS: 1 destacamento de infantería de marina.

ALEMANIA OCCIDENTAL: Ejército Británico en el Rin (BAOR): 55.000 hombres, Cuartel General, 4 divisiones blindadas, 1 división de artillería. 5a. Fuerza de Campaña: Berlín, brigada de infantería con 3.100 hombres.
Fuerza Aérea: 10.800 personas. 2 aviones Phamtom FGR-2, 2 Buccaneer, 5 Jaguar (1 de reconocimiento), 2 Harrier, 1 Wessex (transporte), 1 Bloodhound, 4 escuadrones con misiles Rapier, 1 regimiento de campaña.

////

////7

GIBRALTAR: Ejército: 1 batallón de infantería, un grupo de ingenieros, un grupo especial de artillería.
Marina: 1 Destructor, 1 buque de apoyo.

HONG KONG: Ejército: 7.100 hombres. Fuerza de Campaña Gurkha con 1 batallón de infantería británico y 3 Gurkhas. 1 regimiento de ingenieros gurkhas, 1 unidad de apoyo para helicópteros.
Marina: 5 patrulleros de la clase Ton, 2 vehículos a colchón de aire SRN-6, 1 batallón de vigilancia de infantería de marina.
Fuerza Aérea: 1 escuadrón Wessex.

OCEANO INDICO: (no permanente): 4 destructores/fragatas, 2 buques de apoyo.
En DIEGO GARCIA: un destacamento naval.

FUERZAS PARA-MILITARES EN EL ULSTER: 6.950, unos 3.000 de reserva

3

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

Informativo
JEIN, IM 4,4 Nº 257 Esc/80

LA POLITICA DE DEFENSA BRITANICA

Situación

La política de defensa del Reino Unido está orientada, fundamentalmente, a contrarrestar las ambiciones soviéticas en Europa, a colaborar en el mantenimiento de la paz y a propender a un mejor entendimiento y colaboración entre las naciones de la Alianza del Atlático Norte.

El Reino Unido, empeñado en contribuir a consolidar una base sólida y firme de seguridad, tanto para sí como para los demás países de la Alianza, tiene destacadas en el ámbito de la OTAN fuerzas nucleares estratégicas, fuerzas nucleares en el teatro de operaciones y fuerzas clásicas, tríada que constituye la base de la estrategia de disuación de la OTAN. Dichas fuerzas están a las órdenes de los tres Comandantes Supremos de la OTAN: el SACEUR, el SACLANT y el CINCHAN.

En el Atlántico Oriental y en la Mancha, proporciona la mayor parte de las fuerzas alistadas para combate, con un centenar de buques de gran tonelaje.

En la zona central de Europa y bajo las órdenes del Comando Aliado, mantiene en tiempo de paz un Ejército de 55.000 hombres y 12 escuadrillas de aviones tácticos, como también importantes unidades de refuerzo especializadas, capaces de ser desplegadas en toda la zona de la OTAN.

Las Fuerzas del Reino Unido son equilibradas y profesionales y sus hombres estan bien adiestrados y dan prueba de un notable espíritu de cuerpo; pero la presencia soviética impone a las fuerzas aliadas desafíos cada vez mayores, desde el punto de vista de su dimensión, su calidad y su estado de preparación.

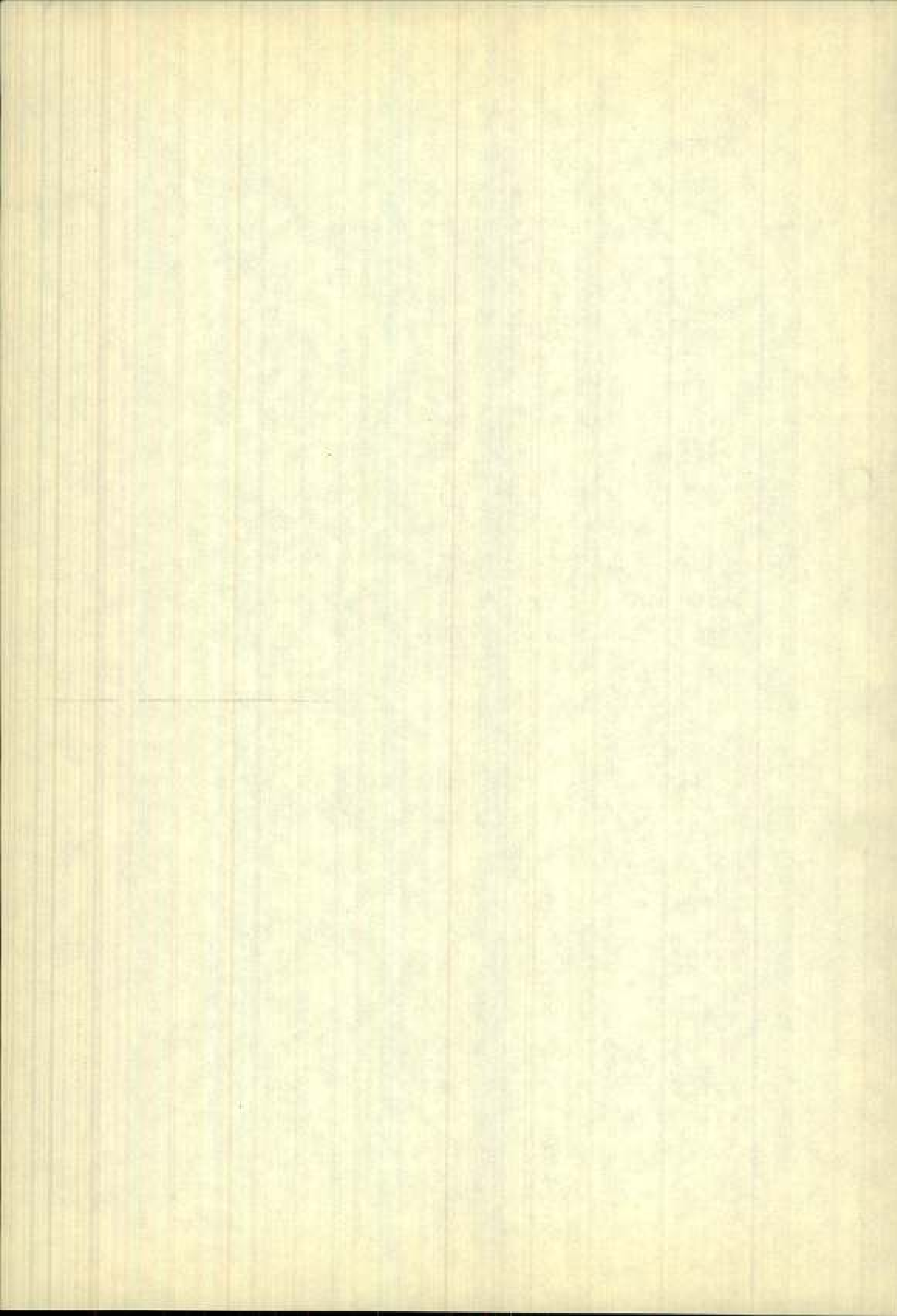
Bajo estas condiciones, los integrantes de la Alianza deben acrecentar sus esfuerzos a fin de que la misma continúe asegurando una disuación eficaz contra la agresión y las presiones políticas indebidas, como lo han venido haciendo desde hace 30 años.

Aumento del presupuesto de defensa

A fin de lograr los objetivos fijados para los años 1980 el Reino Unido deberá mantener y acrecentar su contribución a la Alianza. Esta no será una tarea fácil. No podrá competir en el plano militar si no lo hace también en el plano económico. La debilidad subyacente de su economía debe ser necesariamente modificada y le será difícil encontrar recursos suplementarios.

Consciente de que la eficacia de un programa de defensa depende de los recursos con que se cuenta, ha procedido a aumentar para el año en curso, el presupuesto de defensa en un tres por ciento en valor real con relación a la cifra del año pasado; asimismo, ha destinado un aumento de los sueldos a los miembros de las fuerzas armadas, más un monto de cien millones de libras esterlinas para mantener el dinamismo del programa de equipamiento. Ha anunciado una cierta cantidad de mejoras para la defensa aérea y la creación de una "Lightening Squadron" (Escuadrilla Relámpago). Además tiene la intención de continuar manteniendo sin reservas el Programa de Defensa a largo plazo de la OTAN, que aportará importantes mejoras al potencial clásico aliado durante los años 1980 y también más allá de este período.

Una de las dificultades que se pueden apreciar, es la escacez de los efectivos de las fuerzas armadas, dificultad que es común a muchos de los países que integran la Alianza, y que es necesario que sea superada para que los esfuerzos de defensa se mantengan en un nivel satisfactorio. Por ello inmediatamente



después de las elecciones de mayo de 1979, le fue aumentado el sueldo al personal de las fuerzas armadas a nivel de sus homólogos civiles y es intención mantenerlo.

Del análisis de las condiciones de servicio que se debe ofrecer a los hombres y mujeres que ingresen a las fuerzas armadas durante el transcurso de los próximos años, puede decirse que en la actualidad ha mejorado el reclutamiento y el mantenimiento dentro de las fuerzas armadas, aún cuando la pérdida de hombres altamente entrenados y experimentados no puede compensarse facilmente. En espera de ello, prevé la ejecución de todas las medidas posibles para minimizar las insuficiencias actuales de las fuerzas de vanguardia y de colaboración a la OTAN.

El esfuerzo de defensa no sólo está dirigido a las fuerzas activas, sino a las reservas de voluntarios, quienes desempeñan también un rol preponderante dentro de la defensa nacional. El Reino Unido está decidido a mantener su eficacia, a perfeccionar su equipamiento y a alentar su reclutamiento y la conservación de estas unidades. Con este fin ha anunciado una serie de mejoras, principalmente un sensible aumento de las indemnizaciones otorgadas a los reservistas.

Las posibilidades de presión

Con respecto a las fuerzas nucleares, el gobierno británico deberá tomar ciertas decisiones capitales dentro de uno o dos años. En primer lugar, se ha comprometido sin reservas a mantener una disuación estratégica eficaz. Ha tomado también medidas para garantizar que la fuerza Polaris siga siendo un poderoso medio de disuación contra la agresión durante el transcurso de los años 1980, y ha encarado desde ahora las disposiciones que le permitirán mantener una gran capacidad estratégica.

La OTAN hace frente además a un desequilibrio que se acen-

túa dentro del dominio de las fuerzas nucleares de teatro de operaciones. El problema es particularmente agudo para las fuerzas de gran radio de acción, ya que la Unión Soviética tiene en actividad unidades extremadamente mejoradas en un momento en que las fuerzas correspondientes a la OTAN, principalmente los bombarderos Vulcan de la RAF, están envejeciendo y son relativamente poco numerosos.

La instalación soviética de los misiles SS-20 y la puesta en servicio del bombardero Backfire no deben ser considerados como elementos de presión en Europa, como así tampoco debe considerarse lícito el uso de estadísticas selectivas, como las utilizadas a fines del año próximo pasado por el señor Breznev, que disimulan el hecho de que desde hace diez años ha habido un importante refuerzo potencial nuclear de teatro de operaciones soviético que no ha estado acompañado por mejoras comparables de las fuerzas occidentales.

Debe darse por sentado que la OTAN aceptará dicho desafío tomando decisiones positivas, tanto con respecto a la modernización de sus fuerzas nucleares desplegadas en Europa como con respecto a las posibles tratativas relacionadas con la limitación de los armamentos; dentro del marco de este problema, el gobierno británico dará su pleno apoyo a estas iniciativas de la Alianza.

Al esforzarse por acrecentar de este modo su contribución a la alianza, el gobierno británico estima que se debe continuar con el esfuerzo conjunto a fin de mejorar las relaciones entre el Este y el Oeste y a adoptar medidas de limitación de los armamentos de desarme. Pero el fundamente mismo de la política consiste en que estas relaciones deben encararse con un espíritu realista y recíproco y que las negociaciones llevadas a cabo a partir de una posición de debilidad no tienen ninguna posibilidad de desembocar en los acuerdos equitativos que se pretende lograr.

El gobierno británico considera satisfactoria la firma del acuerdo SALT II que considera constituye un paso importante con respecto a la limitación de los armamentos. Asimismo desea que las negociaciones de VIENA sobre la reducción del potencial militar en Europa (MBFR) demuestren un progreso; por consiguiente aprueba favorablemente las reducciones de efectivos y de tanques estacionados en la República Democrática Alemana anunciadas por el señor Breznev, aún cuando éstas no son significativas con respecto a la superioridad relativa que ostenta el Pacto de Varsovia. Estas reducciones, tampoco pueden ser reemplazadas por un acuerdo firmado en VIENA sobre la cantidad de personal que ambas partes necesitan a fin de lograr el objetivo convenido de límites colectivos comunes para los efectivos de ambos campos en el Centro de Europa. El gobierno británico desea llegar a un acuerdo sobre la reducción de las Fuerzas del Este y del Oeste estacionadas en Europa, a fin de que la seguridad de la Alianza pueda ser reforzada con un nivel de fuerzas mínimo y a un costo menos elevado.

Preservación del presupuesto

Mientras el objetivo de optimizar los medios no sea alcanzado, todos los integrantes de la Alianza deberán continuar haciendo frente a los costos excesivamente crecientes de los materiales de defensa modernos. Estas erogaciones se aplican solo cuando los gastos de defensa soviéticos aumentan un cuatro por ciento por año desde 1973, mientras que el objetivo de la OTAN, adoptado recién en 1977, sólo es del tres por ciento. Este es un problema con el que se enfrentan todos los aliados, si bien es lógico abordarlo formando un frente común y tratar de preservar el dinero propio.

Con este fin, se deben aprovechar las ventajas que puede ofrecer la colaboración en el campo de la puesta a punto y de la produc

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

ción de materiales. Las Fuerzas Armadas británicas ya utilizan, como producto de la colaboración, al avión Jaguar, el misil Martel, los cañones remolcados y autopropulsados de 155 mm. y los helicópteros Puma, Gazelle y Lynx. Estos últimos se encuentran actualmente en servicio en cinco países aliados. El próximo año, el Tornado, que ha sido puesto a punto en Alemania Federal e Italia, y que es el proyecto en colaboración más ambicioso hasta el momento, entrará progresivamente en servicio en la R.F.A.

Los aliados estudian activamente la siguiente generación y los progresos que se logren serán sumamente beneficiosos. Pero la dimensión que les exigirá una mayor atención durante los años 1980, es la creciente capacidad estratégica de la Unión Soviética para extender y ampliar su influencia en escala mundial. Su intención de explotar esta capacidad se ha manifestado ya en el Cuerno de Africa y en Angola.

Los integrantes de la OTAN, al elaborar sus políticas de seguridad, deberán reconocer que la URSS tiene cada vez mayor capacidad para amenazar los intereses fundamentales de occidente, tales como sus aprovisionamiento de materias primas estratégicas fundamentalmente el petróleo.

En el momento de ingresar en los años 1980, la OTAN deberá contar con un espíritu firme y resuelto para salvaguardar la paz y la seguridad, por lo menos en las condiciones con que se las cuenta actualmente. Al mismo tiempo, no deberán pensar que la tarea a cumplir es demasiada pesada. Existen factores que juegan a favor. La Alianza del Atlántico, una alianza de seguridad colectiva que reune a naciones democráticas y soberanas, ha atravesado numerosas crisis en el pasado, pero sigue siendo resistente y eficaz.

Si bien los países del Pacto de Varsovia han adquirido cier

11.

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

tas ventajas militares, en otros aspectos de la relación de fuerzas: recursos, iniciativa y espíritu de empresa, la ventaja sigue siendo para el oeste. La unidad de Occidente debe mantenerse lo bastante fuerte como para preservar la seguridad del mundo libre. El gobierno británico seguramente desempeñará sin reservas su rol en esta empresa común.

Apreciación

Gran Bretaña orienta sus esfuerzos para acrecentar su programa de defensa, procurando que sus Fuerzas Armadas mantengan una gran capacidad estratégica y continúen siendo un poderoso medio de disuación contra las amenazas a su seguridad y a sus instituciones. También dirige su esfuerzo para aumentar su contribución a la Organización del Tratado del Atlántico Norte, persuadidos que la finalidad primordial de la Alianza es garantizar la Seguridad de Europa, la que en gran medida depende de la dimensión, preparación y calidad de su poder militar.

Paralelamente, el Reino Unido ha resuelto llevar a su país a un primer plano dentro de Occidente, reafirmándose dentro de la Comunidad Económica Europea, y como miembro de la OTAN, ha decidido adoptar un rol más activo en las decisiones mundiales.

URGENTE



ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

~~SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL~~

JEFATURA DE INTELIGENCIA

Buenos Aires, 21 de noviembre de 1980

INFORMATIVO PARA: Archivo Jein

JEIN / SIN, IM4. Nº 550 "ESC"/80 Ejemplar Nº 06

ORIGEN: Jefatura de Inteligencia

ASUNTO: GRAN BRETAÑA: Infraestructura militar en las ISLAS MALVINAS.-

En un reciente debate en la Cámara de los Comunes, y en circunstancias en que se consideraban temas relativos a las ISLAS MALVINAS, se inquirió al Secretario de Defensa sobre la fecha en que serían iniciados los trabajos para levantar los nuevos cuarteles de PUERTO STANLEY. Al mismo tiempo, se preguntó si se podría mejorar el campamento MOODY BROOK, hasta tanto se disponga de las nuevas instalaciones.-

La respuesta corrió a cargo del señor SPEED (Conservador), el que contestó que las propuestas para los nuevos cuarteles de los ROYAL MARINES en las FALKLAND ISLANDS (MALVINAS) se hallaban en consideración.-

APRECIACION

Se estima que las construcciones se iniciarían en un plazo variable de un año a año y medio, a partir de la fecha de aprobación del proyecto, lo que depende además, de las condiciones climáticas. Mientras tanto, se procedería a reacondicionar el campamento MOODY.-

En circunstancias en que el REINO UNIDO prevé nuevas instalaciones para su Infantería de Marina en las ISLAS MALVINAS, la política de negociación argentino-británica sobre la soberanía del archipiélago malvino ha conseguido comprometer el esfuerzo de la ARGENTINA a través de Y.P.F., L.A.D.E., etc, sin obtener avances de interés para

///...

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL



Corresponde al Informativo
JEIN. IM4.4 Nº 550 DIC°/80

nuestro país.

La llegada por segunda vez en un año y medio del subsecretario de Relaciones Exteriores de GRAN BRETAÑA, Nicholas RIDLEY, para visitar las ISLAS MALVINAS, tiene relación con lo aceptado recientemente por la Asamblea General de la ONU, para aprobar sin debate y en simple trámite, el despacho de la Comisión de Descolonización, por la que se resuelve postergar hasta el año próximo el tratamiento del tema de las islas, debido al mejoramiento de las relaciones argentino-británico y de las negociaciones bilaterales por la restitución del archipiélago.-

Durante la última visita del subsecretario RIDLEY, en julio de 1979, el Foreign Office consideraba que no había a la vista acontecimientos que pudieran afectar al futuro de las MALVINAS, y si bien no se conocen manifestaciones actuales al respecto, es probable que para la óptica británica la situación siga siendo la misma.-

Una variante para considerar la postergación del debate sobre las MALVINAS en el seno de la ONU, está dada por la propia actitud argentina para apoyar la medida, decisión que se adoptó considerando que están en marcha activas negociaciones entre las partes. En esta oportunidad, la ARGENTINA ha dejado de lado la recomendación de la Comisión de Territorios en Fideicomiso de la ONU, del 07 DIC 1967, dirigida a nuestro país y a GRAN BRETAÑA para que "continúen las negociaciones con el fin de solucionar el litigio lo más pronto posible.-

En la gira de RIDLEY por la región andina, el subsecretario expresó el 06 MAR 80 en LIMA, que en cuanto a las ISLAS MALVINAS, cuya posesión pide ARGENTINA, "no podemos aceptar una decisión por encima del deseo de la población británica" que vive en aquel lugar.-

Corresponde señalar que el litigio no se ha producido por la nacionalidad de los malvinenses sino por el manifiesto despojo de las tierras del archipiélago, pertenecientes al patrimonio nacional, en 1833.-

En tanto, la oportunidad muestra a la ARGENTINA y a GRAN BRETAÑA asociadas en una actitud elusiva para postergar la recomendación de la ONU, mientras que el REINO UNIDO se halla abocado a desarrollar infraestructura militar en las MALVINAS.-

///...

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

1/ 941

Corresponde al Informativo
JEIN. 144.4 Nº 150 "ESC"/80

La actitud argentina de allanarse a las dilaciones tradicionales de los británicos para resolver el tema MALVINAS, se contrapone a sus propios intereses, aún cuando se argumente a favor de la misma que la postergación apoyada por la ARGENTINA se debe a las activas negociaciones entre las partes.-

El desarrollo de una base para los Infantes de Marina británicos en las ISLAS MALVINAS, mientras la ARGENTINA acepta postergar el debate en la ONU, puede significar que nuestro país ha aceptado un temperamento que conviene más a la sutil política británica, que a los esfuerzos argentinos para recuperar la soberanía del archipiélago.

DISTRIBUCION:
Ej. 01 - COAR
Ej. 02 - EMGA
Ej. 03 - CGNA
Ej. 04 - COOP
Ej. 05 - Cl.N.Juan J. LOMBARDO → devuelto 15-5-81
Ej. 06 - Archivo

INTERVENCION TOTAL:
CNCB D. JUAN ALBERTO IGLESIA
CNIM D. SERGIO L. ARAOZ DE LAMADRID
TN (RE) D. FRANCISCO M. GOYOGANA
INTERVENCION PARCIAL:
SMIF (RE) OSVALDO A. GONZALEZ

Fdo
GUALTER OSCAR ALLARA
CONTRAALMIRANTE
JEFE DE INTELIGENCIA DEL EMGA

ES COPIA



SERGIO L. ARAOZ DE LAMADRID
CAPITAN DE NAVIO I.M.
JEFE

JORGE T. HILDMANN
GESTOR
DIVISION SECRETARIA
24-11-80

SET 79

(2)

I S L A S M A L V I N A S

SITUACION

Dentro del panorama de los problemas coloniales, la cuestión Malvinas ha recibido un tradicional tratamiento diferenciado. Ese tratamiento ha significado, entre otros aspectos, la derogación virtual de la vigencia de los principios de autodeterminación e independencia, hasta tanto se produzca una resolución de la disputa argentino-británica.-

Los principios de autodeterminación e independencia han sido considerados como rectores de los procesos de descolonización por un elevado número de países, entre los cuales se encuentra Gran Bretaña.-

Con respecto al caso palestino, se ha advertido un movimiento producido por gran parte del mundo Árabe y los países tercermundistas para defender el "derecho a la autodeterminación y a la independencia política", circunstancia que se encuadra en la tendencia general seguida en los procesos de descolonización, incluyendo los casos que involucran al Reino Unido.-

La coherencia de estas tendencias, de aplicación general las de práctica en la ONU y de coyuntura las del mismo tipo propuestas para el caso específico palestino, significa que la aplicación en el tiempo de estos principios puede anticiparse a una eventual solución del diferendo argentino-británico por la soberanía de las Islas Malvinas. En consecuencia, no debería descartarse la aplicación del "derecho a la autodeterminación y a la indepedencia política" a los pobladores de las islas, que sería congruente con la política al respecto seguida por Gran Bretaña, y que representaría una variación fundamental para la situación actual del problema de las Malvinas.-

La consolidación institucional de la doctrina en una convención, daría paso a las pretensiones probables de autodeterminación e independencia de los pobladores malvineros en lo relacionado a principios consagrados para los territorios coloniales y sus habitantes.-

Debe señalarse que las resoluciones de la ONU que enmarcan las negociaciones con el Reino Unido actualmente, reconocen la existencia de una disputa de soberanía y consagran como únicas partes de la disputa a la República Argentina y al Reino Unido de Gran Bretaña.-

Esta situación actual no debe ser considerada, en principio, como permanente, sino más bien circunstancial por cuanto pueden presentarse alternativas posibles de reconocimiento internacional unilateral, en contra de la voluntad argentina y previas a la conclusión de las negociaciones entre la Argenti-

///-

na y Gran Bretaña.-

La prevención de la posibilidad de que las Islas Malvinas aspiren a la autodeterminación e independencia en su carácter de pueblo colonial, puede encontrar un modo de acción relativo mediante la aplicación de una cláusula transitoria basada en resoluciones anteriores de la ONU en materia colonial. El valor relativo está dado por el agregado de cláusulas a resoluciones que tienen como propósito impedir que los habitantes de las Islas puedan aspirar a líneas de comportamiento aceptadas en el seno de la ONU y que han sido reactivadas por los árabes para consagrar esos principios en una Convención para el tratamiento de los problemas de los pueblos coloniales y de los movimientos de liberación.-

La futura Convención a que han adherido los pueblos coloniales y los movimientos de liberación, se halla en una primera fase de debate, pero no por eso debe pasarse inadvertidamente la existencia de un vector político que marca una tendencia.-

La Argentina seguramente continuará su línea de abstenerse de prestar apoyo o entrar en cualquier negociación que pudiera comprometerla, como pudiera resultar de la consideración positiva de la propuesta árabe. Sin embargo, eso no obsta para desechar la posibilidad de elaborar hipótesis por las cuales las islas podrían alcanzar un status de Estado independiente. Si bien resulta todavía prematuro hacer una estimación sobre el tiempo que falta para que entre en vigor la Convención que trate la autodeterminación e independencia de los pueblos coloniales y movimientos de liberación, no debe descartarse una evolución de la situación.-

El análisis de la cuestión Malvinas muestra que, en la actualidad, a la línea seguida (Anexo III) por la relación bilateral argentino-británica, no se la puede considerar como un modo único de acción, debido a la aparición de un movimiento que tiende a formar cuerpo y consenso en el concierto de las naciones. La Convención que se gesta en la ONU para considerar la autodeterminación e independencia de las naciones, resulta un fenómeno político demasiado importante, y que, más allá de la falta de acuerdo y eventual veto para muchas medidas que surjan en torno de ella, pueden transformarse con el tiempo en acontecimientos de peso considerable. En ese marco cabe que la Convención tome cuerpo en el seno de la ONU y comience a producir acontecimientos antes que se alcance algún resultado en el tratamiento del caso Malvinas entre la Argentina y Gran Bretaña. La posibilidad emergente consistiría en la autodeterminación e independencia del pueblo malvinero, con un desvanecimiento del sistema actual de negociación. En este caso, las islas alcanzarían su propia soberanía y la discusión respecto a la misma entre Argentina y Gran Bretaña resultaría superada, con el agregado de una posible asimilación del nuevo Estado de Malvinas a la Comunidad Británica de Naciones y la afirmación de un nuevo statu quo de características irreversibles.-

El examen de la situación bilateral de las negociacio-

///-

nes argentino-británicas ofrece, por otro lado, un panorama virtualmente en estado de congelación de las mismas, señalando que esa situación favorece el paso del tiempo y la eventual concreción de la Convención para autodeterminación e independencia en el seno de la ONU.-

En el panorama descripto, la recuperación de las Malvinas permite la elaboración de una hipótesis que considere el empleo de la fuerza, a ser aplicada en tiempo y lugar.-

El acto de toma de posesión de las Islas deberá insertarse obligadamente en un punto de la estrategia que atienda a una continuación de la negociación bilateral por un lado, y a un crecimiento en la institucionalización de la Convención por el otro. La coordinación de la diplomacia y de la acción militar permitirán la elección oportuna para decidir la operación (Anexo IV).

Un aspecto importante de esa estrategia puede ser cubierto debidamente por los intereses de la URSS en el Atlántico Sur, considerando la posible diversidad de esos intereses que abarcan transportes, comunicaciones, pesca, logística y servicios, explotación de petróleo y gas, etc. En este sentido, la dinámica de la relación diplomática, de la diplomacia militar, y de los acuerdos comerciales, técnicos y financieros, pueden proveer las mejores condiciones para la operación.-

Más aún, la realidad presente indica que en el futuro se afirmará una tendencia que muestre a la República en su acercamiento a los países del Este, especialmente con aquellos que puedan contribuir a la solución de los grandes problemas de infraestructura. La concreción de Salto Grande, el desarrollo del proyecto del Paraná Medio, y todas aquellas obras hidroeléctricas que se vayan agregando, se acumularán a un intercambio mayor y a una colaboración más estrecha en los órdenes económicos y financieros. En el área de la alimentación en general y de la pesca en particular, la interacción argentino-soviética muestra una serie de posibilidades que podrán concretarse por medio de convenios.-

El vacío provocado por la falta de interés de EE.UU. en la región, parece producir un inevitable movimiento del sector socialista a participar en la economía latinoamericana; de ese modo se van creando lazos cada vez más fuertes para los intereses respectivos entre los países latinoamericanos y los de naturaleza socialista, que llegados a un punto crítico pueden significar más que meras relaciones de intercambio, y eventualmente pueden llegar aún a una oferta de protección por parte de la URSS a todos aquellos intereses anexos a los intereses intrínsecos. Es decir, que la Argentina puede conducir una política pendular sobre los intereses relativos a los soviéticos en la región, a expensas de la falta de incentivación de los norteamericanos, sin que ello signifique una variación ideológica o de forma de vida. La participación argentina dentro del grupo de los No Alineados, también puede constituirse en un elemento contribuyente a reforzar la posición relativa de la URSS en la región, como balance de la posi-

ción de EE.UU. En este sentido, la última cumbre de La Habana ha mostrado una refirmación de los países del bloque para que Gran Bretaña produzca la cesión de la soberanía de las Malvinas a nuestro país.-

Los plazos para la operación pueden estimarse tanto en el orden del corto o medio plazo.-

La realización de la operación en un tiempo inferior al año, requiere un montaje rápido de los elementos necesarios para el manejo internacional del asunto, y puede tener consecuencias favorables para la mediación del Beagle por parte de la Santa Sede, que debería considerar un nuevo factor en el tratamiento del tema. Además permitiría facilitar el tratamiento de los convenios relativos a la futura explotación de la Antártida.-

En el mediano plazo, la fijación de la oportunidad para la operación debe estimarse más compleja por la cantidad de variaciones que se producen en corto tiempo en el mundo actual, circunstancia que exigiría un planeamiento más complejo, menos dinámico, con menor sentido de oportunidad y sin la ventaja superior de la sorpresa.-

La operación de toma de posesión, significa que la negociación con Gran Bretaña puede continuar pero con la iniciativa en poder de la República y dirigida fundamentalmente al campo económico.-

En cuanto a la operación en sí, no ofrece mayores dificultades a primera vista, teniendo en cuenta el número de habitantes, la eventual oposición armada, las distancias para los apoyos logísticos de las partes, capacidad de reacción y posibilidades de éxito. Las pérdidas de personal y material pueden considerarse bajas y en el mejor de los casos, casi nulas (Anexos V y VI).-

ASPECTOS DESTACABLES QUE INCIDIRIAN EN FORMA FAVORABLE

a) Desde el punto de vista de la Inteligencia Militar

1 - Las islas se encuentran geográficamente ubicadas en una posición relativa muy favorable para nuestro país, no así para Gran Bretaña.-

2 - Cuentan con playas aptas para un desembarco.-

3 - No existen en las islas ni personal ni material bélico adecuados para encarar la defensa.-

b) Desde el punto de vista económico

1 - El escaso incentivo económico de los habitantes de las islas puede resultar favorable para nuestro país, pues la proximidad con Argentina permitira dinamizar la actividad económica.-

///-

c) Desde el punto de vista político

1 - Nuestro país cuenta con apoyo de la OEA, de la ONU y de los No Alineados, en sus justos reclamos de soberanía.-

2 - La posición argentina es en general compartida por la mayoría de los países.-

3 - No debe descartarse un relativo apoyo a la posición argentina de Rusia, de otros países socialistas, y de los del Tercer Mundo.-

4 - La ocupación aumentaría nuestra presencia en el Atlántico Sur, Beagle y Antártida.-

5 - Desaparecería la favorable relación actual entre Chile y Gran Bretaña que perjudica la posición argentina sobre el Beagle.-

ASPECTOS DESTACABLES QUE INCIDIRIAN EN FORMA DESFAVORABLE

a) Desde el punto de vista de la Inteligencia Militar

No se aprecian.-

b) Desde el punto de vista económico

1 - La posible existencia de petróleo en la cuenca de Malvinas aumentará la pretensión británica por mantener su soberanía.-

2 - Los grandes intereses económicos de la Compañía Falkland Islands (FIC).-

c) Desde el punto de vista político

1 - Cabe esperar una condena de las grandes potencias occidentales por la relación que tengan con el Reino Unido.-

2 - Algunos países podrán alegar un cambio de la línea de acción, que pasa del tratamiento bilateral que procura una solución pacífica, a una actitud de fuerza.-

d) Desde el punto de vista social

1 - Se debería afrontar una abierta oposición de los habitantes de las islas, los que en diversas oportunidades han declarado su deseo de continuar dependiendo de Gran Bretaña.-

2 - Lo indicado precedentemente puede llevar consigo un intento de defensa que traería aparejado posibles pérdidas de material y personal.-

CONCLUSION FINAL

La ocupación de las islas Malvinas debe considerarse

///-

desde dos puntos de vista:

1°) Su factibilidad, y 2°) Su conveniencia.-

En cuanto a factibilidad se considera que la operación puede realizarse fundamentalmente por las siguientes razones:

a) Escasa oposición del enemigo por carecer de material y personal adecuado para la defensa.-

b) Existir gran distancia entre las Islas y los puntos de abastecimiento o apoyo favorables a Gran Bretaña.-

c) Capacidad de nuestras Fuerzas Armadas para planear y realizar con éxito una operación de este tipo, contando fundamentalmente con material adecuado, personal instruído y cercanas bases de apoyo posterior.-

d) Facilidad para intentar posteriormente una defensa militar con éxito, por la situación geográfica de las islas y lo indicado en b).-

e) Existencia de playas aptas para un rápido desembarco y operaciones de ocupación.-

En lo que respecta al punto 2°) se estima que la operación es NO CONVENIENTE por:

a) No se tienen suficientes garantías para asegurar una situación favorable por parte del consenso y opinión de las naciones líderes, dado que debe considerarse previsible la oposición de países occidentales.-

b) La condena relativa a que se vería sometido nuestro país tendría repercusión en el comercio exterior argentino.-

c) Las dificultades por las que pasaría la República crearían problemas serios para sostener la ocupación, que podrían convertirse en desprestigio militar en caso de repliegue obligado.-

d) Finalmente desde el punto de vista estrictamente militar, no debe descartarse una reacción de Gran Bretaña como ocurrió en otra oportunidad en la Antártida, lo que comprometería seriamente a nuestro país, al tener que sostener operaciones muy costosas por tiempo indeterminado en un momento en que se considera poco conveniente abrir un nuevo litigio en otro frente.-



ORGANIZACION DEL ESTADO MAYOR DE INTELIGENCIA DE LA DEFENSA

- DIRECTOR GENERAL
  - SECRETARIO SERVICIO DE INTELIGENCIA DE LA DEFENSA
    - SECRETARIADO
  - DIRECTOR DE INTELIGENCIA CIENTIFICA Y TECNICA
  - DIRECTOR DE INTELIGENCIA ECONOMICA
  - SUBJEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA DEFENSA
    - DIRECTOR DEL SERVICIO DE INTELIGENCIA
      - SUBDIRECTOR INT. MARINA
      - SUBDIRECTOR INT. EJERCITO
      - SUBDIRECTOR INT. AIRE
    - DIRECTOR DE ORGANIZACION Y APOYO INTELIGENCIA
      - CAPITAN DE GRUPO OFICIAL ENLACE AGREGADOS
        - INT. DEF. 21 (MARINA)
        - INT. DEF. 21 (EJERCITO)
        - INT. DEF. 21 (AIRE)

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL



SERVICIO DE INTELIGENCIA BRITANICO

1. La organización y despliegue de la Inteligencia Británica, por su natural carácter SECRETO y como es común a toda organización de e: tipo, resulta difícil de determinar.

2. Públicamente los dos órganos principales son conocidos como : MI5(Contrainteligencia) y MI6 (Inteligencia).

3. El MI5 tiene dependencia política-administrativa del HOME OFFICE y trabaja estrechamente ligado al DEPARTAMENTO ESPECIAL (Special Bra ch) de SCOTLAND YARD.

4. El MI6 depende política-administrativamente del FOREIGN OFFICE.

5. Los Jefes operacionales de ambos servicios (Directores Generales), son designados por el PRIMER MINISTRO. Sus nombres permanecen secr tos.
   Cuando se hace referencia a ellos en documentos públicos se los n bra como Mr. X (MI5) y Mr. C (MI6).

6. Por trascendidos en la prensa y algunas revistas voceras de grupos radicalizados, se ha logrado individualizar la existencia de los siguientes órganos de Inteligencia. :

   6.1. GOBERMMENT COMMUNICATION HEADQUARTERS (GCHQ): Cobertura del "DEPARTAMENTO" responsable de lainterceptación y descriptamie to de las radiocomunicaciones diplomáticas y militares extran jeras. Depende directamente del FOREIGN OFFICE y su principal centro se encuentra en CHELTENAHAM, Condado de GLOUCESTERSHIR

   6.2. DIPLOMATIC TELECOMUNICATIONS MAINTENANCE SERVICE : Dependient del Departamento anterior. Es una unidad especial electrónica de búsqueda y neutralización de sistemas de escucha subreptic en oficinas del gobierno, embajadas, etc.

   6.3. POST OFFICE SECURITY TEAM : Responsable de la instalación de .equipos de contramedidas electrónicas y detención de intrusos en áreas de seguridad.

7. En el transcurso del año 1978 tomó estado público la actividad de reclutamiento realizada en las universidades por los servicios de Inteligencia, al manifestar su opinión en contrario algunos rector y agrupaciones estudiantiles radicalizadas.

8. GRAN BRETAÑA depende totalmente de los E .UU. para la Inteligencia desde satélites. La mayoría de los establecimientos de escucha de Reino Unido fueron construídos con dinero norteamericano y persona de EE.UU., perteneciente a la NATIONAL SECURITY AGENCY (NSA), trab ja asociado con el británico del GCHQ.-

6

GRAN BRETAÑA

FUERZAS NAVALES DESTACADAS POR G.B. EN EL ATLANTICO SUR.

Si bien la MARINA REAL BRITANICA no tiene asignada fuerzas navales en la zona del ATLANTICO SUR el buque para patrulla de hielo "ENDURANCE" desarrolla anualmente sus tareas científicas en la ANTARTIDA.

La dotación del mismo es de 12 oficiales y 106 marineros, incluyendo un pequeño destacamento de infantería de Marina.

Cabe señalar que la Sra. THATCHER durante su reciente visita a los EE.UU. manifestó la posibilidad de extender la capacidad de las fuerzas rápidas de despliegue incluyendo a las ISLAS MALVINAS, semejantes a las previstas para actuar en la zona del GOLFO.

Actualmente se advierten ciertas dificultades económicas y de entrenamiento de las fuerzas para poner en práctica el estado de alerta militar prometido por la Primer Ministro. No obstante, aunque GRAN BRETAÑA pudiese solventar el restablecimiento de su propia fuerma rápida de despliegue, las presiones en términos costos y dotaciones dictarían que no resultará posible entrenarla para las diferentes clases de operaciones en un lugar del mundo tan distante como el de las ISLAS MALVINAS. El Ministerio de Defensa está tratando simplemente de asegurar que los servicios posean la flexibilidad de enviar tropas cuando sean requeridas.-

7

APRECIACION DE INTELIGENCIA SOBRE OPERACION "FIRE FOCUS".

1 DESARROLLO DE LA OPERACION.

1.1 DESPLIEGUE.

1.2 EJERCITACIONES Y OPERACIONES REALIZADAS.

1.3 CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LAS EJERCITACIONES/OPERACIONES.

1.4 REPLIEGUE.

2 OBSERVACIONES PARTICULARES.

3 OBJETIVO MILITAR DE LA OPERACION "FIRE FOCUS".

4 CONCLUSIONES.

1. DESARROLLO DE LA OPERACION

La operación "FIRE FOCUS" se cumplió en fases según el siguiente detalle:

a- Inteligencia y alistamiento

Entre el 7 y el 14/15 de marzo.
Comprendió el proceso de inteligencia sobre los aprestos militares simulados en ARGENTINA, para la realización de una operación limitada en MALVINAS y la decisión política del alistamiento de la FUERZA DE DESPLIEGUE RAPIDO.

b- Detección de operaciones tácticas enemigas.

16 de marzo.
El Ejercicio "BUZO TACTICO" es uno de los desencadenante detectados a nivel táctico de la operación de refuerzo estratégico.

c- Refuerzo estratégico.

Entre el 17 y 18 de marzo.
Transporte aéreo de la FUERZA DE DESPLIEGUE RAPIDO.

d- Ejercicios y operaciones.

Entre el 17 y el 26/27 de marzo.
Comprende los ejercicios y operaciones diversas destinadas a verificar el sistema defensivo ante las distintas amenazas.

e- Repliegue.

Entre el 27 y el 30 de marzo.
Transporte aéreo de los efectivos de refuerzos o relevados de regreso a GRAN BRETAÑA.

1.1 Despliegue

Se realizó en su totalidad por vía aérea. No hubo evidencias de transpote marítimo. Se detectaron vuelos, evaluados como de transporte de ingreso a la zona MALVINAS, los días 16 (1 vuelo), 17 (2 vuelos) y 18 (3 vuelos).

El despliegue aéreo tuvo como base de apoyo a ASCENCION, tanto en la asistencia al vuelo en sí (meteorología, radioayudas, etc.), como escala y reaprovisionamiento logístico.
La vía de aproximación empleada fue la ruta directa ASCENCION - MALVINAS (aerovía), no detectándose vuelos desde otras áreas, excepto el del día 09 del C-130 matrícula UA 571 que aterrizó en CARRASCO, República ORIENTAL DEL URUGUAY, con supuestas averías en uno de sus motores y que procedería de ASCENCION.

1.2 Ejercitaciones y operaciones realizadas

1.2.1 Ejercitaciones realizadas.

1.2.1.1 Ejercicio "FIRE FIELD", efectuado el día 15, motivó una restricción al uso del Aeropuerto Mount Pleasant y habría consistido en una defensa del Complejo Militar Mount Pleasant-Mare Harbour.

1.2.1.2 Ejercicio BUZO TACTICO, efectuado el día 16, habría consistido en una alerta y reacción ante una incursión de buzos tácticos (simulada). Este ejercicio podría haber continuado el día 17 ya que se detectó el control visita y registro de por lo menos tres (3) pesqueros con la intervención de helicópteros y exploradores.

1.2.1.3 Ejercicio PALLIUN, realizado el día 18, consistiría en defensa contraaérea, con la participación de PACs y de, al menos, un avión de reabastecimiento de combustible, bajo el control de estaciones en tierra. Se habrían realizado interceptaciones reales sobre aeronaves en traslado ASCENCION-MALVINAS.

1.2.1.4 Ejercicio de INTERCEPTACION, por análisis de las comunicaciones en un circuito de control de aeronaves, se aprecia que, durante el día 17, se habrían realizado ejercicios de interceptaciones bajo el control de estaciones en tierra en proximidades de Mount Pleasant.
Por análisis de indicativos entre los días 17 y 18, habría en zona hasta (7) interceptores.
Por Radar se detectaron dos (2) el día 17 y tres (3) el día 18.

1.2.1.5 Ejercicio ELECTRA, sin poseerse precisiones entre los días 18, 19 y 20 se desarrolló esta operación que englobaría todas las ejercitaciones de menor entidad realizadas esos días.

1.2.1.6 Ejercicios ANTISUBMARINOS, detectado el día 24 por interceptación de comunicaciones de control antisubmarino, con la participación de helicópteros y al menos una unidad de superficie, al NW de la Isla GRAN MALVINA.

1.2.2 Operaciones Realizadas.

1.2.2.1 Operaciones de EXPLORACION AEREA: fue detectada la participación de aviones C-130 y NIMROD, en áreas al N y al W de las ISLAS MALVINAS. La presencia del NIMROD fue detectada a partir del día 20 y hasta el 30.

1.2.2.2 Operaciones de RECONOCIMIENTO FOTOGRAFICO: Se habría realizado el día 22 entre 1417 hs y 1450 hs en el área de GOOSE GREEN, la que da indicios de la ejecución de operaciones terrestres en la zona.
Por interceptación de comunicaciones entre los días 21 y 22 se habría realizado una TAREA TACTICA, cuya naturaleza no se pudo precisar.

1.2.2.3 Operación de INTELIGENCIA ACUSTICA: Se habría realizado el día 29 sobre el D-10 por parte del NIMROD mediante el lanzamiento de sonoboyas sobre la derrota del buque, a proa, en posiciones que configuran un sembrado de sonoboyas típico de inteligencia.
En días anteriores el mismo avión podría haber realizado una tarea similar.

1.2.2.4 Operación de CONTROL DE PESQUEROS: Si bien en forma rutinaria se ejerce un control sobre los pesqueros autorizados dentro de la ZONA DE PROTECCION (ZP), ya que el REINO UNIDO cuenta con los medios asignados para tal fin, se ha notado un control más estricto relacionado con el FIRE FOCUS.
Se concretó el embarco de observadores en pesqueros por un período de aproximadamente diez (10) días.
Esto permitiría una buena cobertura de observación dentro de la ZP.
Durante las operaciones los pesqueros PICT y SIR FRED PARKES (en particular), evidenciaron movimientos que se aprecian no son acordes a su condición de pesqueros, estas actitudes estarían relacionadas directamente con el ejercicio FIRE FOCUS y estaría integrada al accionar de los observadores embarcados, mencionados anteriormente.

1.2.2.5 Operaciones de SUBMARINOS: No se poseen evidencias que permitan clasificar como cierta la presencia y operaciones de submarinos, no obstante los días 26 y 27 en una misma área situada al NE aproximadamente a 90 Mn. fuera de la ZP, se obtuvieron contactos SONAR, cuya clasificación más alta fue POSIBLE SUB CONFIANZA 2.

1.3 <u>Consideraciones generales sobre las ejercitaciones/operaciones.</u>

1.3.1 Grado de adiestramiento apreciado.

Del análisis de las comunicaciones tácticas en claro en los circuitos de control aéreo, se aprecia un alto grado de adiestramiento ya que en un gran porcentaje las comunicaciones fueron BREVES y PRECISAS.

1.3.2 Medidas de Velo y Engaño.

No se pudieron detectar, apreciando que las medidas de protección fueron las normales.

1.3.3 Detección de falencias o accidentes.

En el período efectivo de escucha no se tomó conocimiento de falencias importantes y/o accidentes.
Unicamente se detectaron:
Una emergencia diferida de una aeronave en traslado ASCENSION-MALVINAS, el día 17 cuando se comunica con la Torre de Control de Mount Pleasant, sin más información.
Un pedido de SOCORRO de un pesquero, al que no habría podido auxiliar el M.V. FALKLAND DESIRE que se encontraba distribuyendo observadores en pesqueros. Se habría detectado a un avión. Sin más información.

1.3.4 Relación con unidades destacadas en Antártida y bases Antárticas.

Las unidades que intervienen en la campaña Antártica no tuvieron intervención en el ejercicio FIRE FOCUS.
Unicamente se detectó el R.R.S. BRANSFIELD que entróa PUERTO ARGENTINO el 25 a 1000 hs, para reparar su Radar y desembarcar personal de relevo. Habría zarpado de regreso a SIGNY entre el 29 y 30.
Dos aeronaves TWIN OTTER, una con matrícula de la F.I. y la otra de Inglaterra procedentes de la Antártida, hicieron escala en PTO. WILLIAMS y posteriormente se dirigieron a Pta. ARENAS.

1.3.5 Relación con terceros detectada: CHILE, OTAN y EE.UU.

CHILE:

No se detectaron movimientos de unidades navales o aéreas entre MALVINAS y CHILE.
Se detectaron emisiones en un mismo circuito procedentes de CHILE y de MALVINAS, pero no en forma simultánea; de tal

manera que no se puede aseverar la existencia de dos corresponsales cursando tráfico.
La flota chilena zarpó el 22 de marzo hasta el 25 de marzo en cumplimiento de una etapa rutinaria.
Se detectó el vuelo de una aeronave sobre territorio chileno en piernas paralelas a la frontera argentina de la Isla Grande de Tierra del Fuego en actitud que puede considerarse de búsqueda de inteligencia.
Como conclusión puede afirmarse que CHILE se mantuvo en una actitud de no intervención.

OTAN y EE.UU.

No se detectaron unidades ni de la OTAN ni de EE.UU.

1.3.6 Influencia de la meteorología

Se detectó que las operaciones aéreas fueron afectadas por meteorología adversa (fuertes vientos) el día 19; a una aeronave en traslado ASCENCION-MALVINAS se le ordenó regresar a ASCENCION.
Esto indicaría que una DEBILIDAD, a tener en cuenta en el operativo FIRE FOCUS, es su dependencia directa de la meteorología.
Teniendo en cuenta que la operación se realizó en una época en que, estadísticamente, las condiciones meteorológicas son buenas, se aprecia que la DEBILIDAD señalada tiende a incrementarse si se varía la época en que se realice.

1.4 <u>Repliegue</u>.

A partir del día 26 se tienden indicios sobre el próximo desarrollo de una operación aérea, al incrementarse notablemente el volumen de la información meteorológica.
Se detectaron aeronaves en tránsito MALVINAS-ASCENCION a partir del día 27 y hasta el 30.
El día 27 se realizó un vuelo, el 28 otro y el 30 tres vuelos (uno de ellos de NIMROD).
No se detectó en este período el repliegue de las aeronaves interceptoras. Algunos efectivos efectuarían el repliegue con posterioridad al 31 de marzo.

2. <u>OBSERVACIONES PARTICULARES</u>

2.1 La distribución de los medios navales y aéreos dió preeminencia a la dirección de despliegue de las unidades argentinas, por lo expresado en el punto 1.2

2.2 No se detectaron Contramedidas Electrónicas, apreciándose que no fueron empleadas para revelar la dimensión de tal capacidad, en un ejercicio.

2.3 No se pudo determinar la participación de elementos destacados en o desde GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR.

3. <u>OBJETIVO MILITAR DE LA OPERACION "FIRE FOCUS"</u>

A) Comprobar mediante una operación real con una FUERZA DE DESPLIEGUE RAPIDO, la nueva concepción de defensa de las islas, basada en la protección del complejo militar de Mount Pleasant-Mare Harbour.

B) Se aprecia como objetivo secundario de la operación FIRE FOCUS familiarizar a los efectivos de la FUERZA DE DESPLIEGUE RAPIDO con el teatro de operaciones, como así también adiestrar a la Fuerza de Defensa (isleños) en ejercicios conjuntos.

4. <u>CONCLUSIONES</u>

4.1. El objetivo militar de la operación "FIRE FOCUS" fue cumplido.

4.2. Dado que el despliegue previsto es aéreo, se estima con un alto grado de probabilidad que el equipamiento de envergadura esté desplegado en las islas, quedando únicamente pendiente de ejecución el transporte del personal con su equipo individual.
Esta última fase es la que se puso a prueba con la operación "FIRE FOCUS", que no es una operación de gran magnitud ni complejidad para una nación como el Reino Unido, pero que supone una planificación y ejecución previa muy importante desde el punto de vista de la logística (despliegue de medios en MALVINAS).

4.3. Las ejercitaciones y operaciones componentes fueron planeadas y efectuadas de acuerdo con las capacidades asignadas a la ARGENTINA.
Analizando las ejercitaciones y las operaciones se deduce la asignación de las siguientes capacidades:

- Ataques aéreos sobre blancos vitales.
- Incursiones de buzos tácticos.
- Ataques de submarinos sobre fuerzas navales.
- Ataques al transporte aéreo.
- Ataques con fuerzas navales.

APRECIACION DE INTELIGENCIA SOBRE OPERACION FIRE FOCUS

1 DESARROLLO DE LA OPERACION

1.1 UNIDADES DESPLEGADAS EN REFUERZO ESPECIALMENTE PARA LA OPERACION

1.2. DESPLIEGUE

1.3 EJERCITACIONES REALIZADAS

1.4 OPERACIONES REALIZADAS

1.5 CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LAS EJERCITACIONES/OPERACIONES

1.6 REPLIEGUE

2 OBSERVACIONES PARTICULARES

3 OBJETIVO DE LA OPERACION FIRE FOCUS

4 CONCLUSIONES




1.- DESARROLLO DE LA OPERACION

La operación "FIRE FOCUS" se cumplió en fases según el siguiente detalle:

a- Inteligencia y alistamiento

Entre el 7 y el 14/15 de marzo.
Comprendió el proceso de inteligencia sobre los aprestos militares simulados en ARGENTINA, para la realización de una operación limitada en MALVINAS y la decisión política del alistamiento de la FUERZA DE DESPLIEGUE RAPIDO.

b- Detección de operaciones tácticas enemigas.

16 de marzo.
El Ejercicio "BUZO TACTICO" es uno de los desencadenante detectados a nivel táctico de la operación de refuerzo estratégico.

c- Refuerzo estratégico.

Entre el 17 y 18 de marzo.
Transporte aéreo de la FUERZA DE DESPLIEGUE RAPIDO.

d- Ejercicios y operaciones.

Entre el 17 y el 26/27 de marzo.
Comprende los ejercicios y operaciones diversas destinadas a verificar el sistema defensivo ante las distintas amenazas.

e- Repliegue

Entre el 27 y el 30 de marzo.
Transporte aéreo de los efectivos de refuerzos ó relevados de regreso a GRAN BRETAÑA.

1.1 Unidades desplegadas en refuerzo especialmente para la operación

Unidades Navales:

No se detectaron unidades navales ajenas a las permanentes.
Se detectaron unidades militares y probablemente militares en un número de hasta cinco (5).

Unidades Aéreas:

Hasta cuatro (4) interceptores. Número posible en base a: 1°) El análisis de indicativos; 2°) El total de aeronaves de alta performance detectadas simultáneamente en ejercitaciones cuyas comunicaciones se detectaron y 3°) detecciones obtenidas en traslado a la zona.

Un (1) NIMROD. El análisis de las operaciones en las que se detectaron y localizaron aeronaves clasificadas como NIMROD permiten inferir la participación de al menos uno (1).
No se detectaron vuelos simultáneos; por la secuencia, podrían haber sido realizados con una aeronave solamente.

No se ha podido precisar el número exacto de aeronaves de transporte. Se han detectado seis (6) vuelos, de ingreso a la zona, evaluados como de transporte. Del análisis de los indicativos y la cinemática puede inferirse que se trataría de por lo menos cuatro (4) aeronaves, que podrían ser TRISTAR y hasta dos (2) C-130.

Unidades Terrestres:

No se cuenta con información suficiente como para dar un dato cierto. Se estima el despliegue en 1.200 hombres, con un mínimo de 800 efectivos.

1.2 Despliegue

Se habría realizado en su totalidad por vía aérea. No hubo evidencia de transporte marítimo. Se detectaron vuelos, evaluados como de transporte de ingreso a la zona MALVINAS, los días 16 (1 vuelo), 17 (2 vuelos) y 18 (3 vuelos).

El despliegue aéreo tuvo como base de apoyo a ASCENCION, tanto en la asistencia al vuelo en sí (meteorología, radioayudas, etc.), como escala y reaprovisionamiento logístico.
La vía de aproximación empleada fue la ruta directa ASCENSION-MALVINAS (aerovía), no detectándose vuelos desde otras áreas, excepto el del día 09 del C-130 matrícula UA 571 que aterrizó en CARRASCO República ORIENTAL DEL URUGUAY, con supuestas averías en uno de sus motores y que procedería de ASCENSION.

1.3 Ejercitaciones y operaciones realizadas

1.3.1 Ejercitaciones realizadas.

1.3.1.1 Ejercicio "FIRE FIELD", efectuado el día 15, motivó una restricción al uso del Aeropuerto Mount Pleasant y habría consistido en una defensa del Complejo Militar Mount Pleasant-Mare Harbour.

1.3.1.2 Ejercicio BUZO TACTICO, efectuado el día 16, habría consistido en una alerta y reacción ante una incursión de buzos tácticos (simulada). Este ejercicio podría haber continuado el día 17 ya que se detectó el control visita y registro de por lo menos tres (3) pesqueros con la intervención de helicópteros y exploradores.

1.3.1.3 Ejercicio PALLIUM, realizado el día 18, consistiría en defensa contraaérea, con la participación de PACs y de, al menos, un avión de reabastecimiento de combustible, bajo el control de estaciones en tierra. Se habrían realizado interceptaciones reales sobre aeronaves en traslado ASCENSION-MALVINAS.

1.3.1.4 Ejercicio de INTERCEPTACIÓN, por análisis de las comunicaciones en un circuito de control de aeronaves, se aprecia que, durante el día 17, se habrían realizado ejercicios de interceptaciones bajo el control de estaciones en tierra en proximidades de Mount Pleasant.
Por análisis de indicativos entre los días 17 y 18, habría en zona hasta siete (7) interceptores.
Por Radar se detectaron dos (2) el día 17 y tres(3) el día 18.

1.3.1.5 Ejercicio ELECTRA, sin poseerse precisiones entre los días 18,19 y 20 se desarrolló esta operación que englobaría todas las ejercitaciones de menor cantidad realizadas esos días.

1.3.1.6 Ejercicios ANTISUBMARINOS, detectado el día 24 por interceptación de comunicaciones de control antisubmarino, con la participación de helicópteros y al menos una unidad de superficie, al NW de la Isla GRAN MALVINA.

1.3.2 Operaciones Realizadas.

1.3.2.1 Operaciones de EXPLORACION AEREA: fue detectada la participación de aviones C-130 y NIMROD, en áreas al N y al W de las ISLAS MALVINAS. La presencia del NIMROD fue detectada a partir del día 20 y hasta el 30.

1.3.2.2 Operaciones de RECONOCIMIENTO FOTOGRAFICO: Se habría realizado el día 22 entre 1417 hs y 1450 hs en el área de GOOSE GREEN, la que da indicios de la ejecución de operaciones terrestres en la zona.
Por interceptación de comunicaciones entre los días 21 y 22 se habría realizado una TAREA TACTICA, cuya naturaleza no se pudo precisar.

1.3.2.3 Operación de INTELIGENCIA ACUSTICA: Se habría realizado el día 29 sobre el D-10 por parte del NIMROD mediante el lanzamiento de sonoboyas sobre la derrota del buque, a proa, en posiciones que configuran un sembrado de sonoboyas típico de inteligencia.
En días anteriores el mismo avión podría haber realizado una tarea similar.

1.3.2.4 Operación de CONTROL DE PESQUEROS: Si bien en forma rutinaria se ejerce un control sobre los pesqueros autorizados dentro de la ZONA DE PROTECCION (ZP), ya que el REINO UNIDO cuenta con los medios asignados para tal fin, se ha notado un control más estricto relacionado con el FIRE FOCUS.
Se concretó el embarco de observadores en pesqueros por un período de aproximadamente diez (10) días.
Esto permitiría una buena cobertura de observación dentro de la ZP.
Durante las operaciones los pesqueros PICT y SIR FRED PARKES (en particular), evidenciaron movimientos que se aprecian no son acordes a su condición de pesqueros, estas actitudes estarían relacionadas directamente con el ejercicio FIRE FOCUS y estaría integrada al accionar de los observadores embarcados, mencionados anteriormente.

1.3.2.5 Operaciones de SUBMARINOS: No se poseen evidencias que permitan clasificar como cierta la presencia y operaciones de submarinos, no obstante los días 26 y 27 en una misma área situada al NE aproximadamente a 90 Mn. fuera de la ZP, se obtuvieron contactos SONAR, cuya clasificación más alta fue POSIBLE SUB CONFIANZA 2.
Coincidentemente, el día 26 un avión NIMROD se acercó hasta 24 Mn. y el día 27 un avión no identificado se acercó hasta 11 Mn. de un buque propio.

1.4 Consideraciones generales sobre las ejercitaciones/operaciones.

1.4.1 Grado de adiestramiento apreciado.

Del análisis de las comunicaciones tácticas en claro en los circuitos de control aéreo, se aprecia un alto grado de a-

diestramiento ya que en un gran porcentaje las comunicaciones fueron BREVES y PRECISAS.

1.4.2 Medidas de Velo y Engaño.

No se pudieron detectar, apreciando que las medidas de protección fueron las normales.

1.4.3 Detección de falencias o accidentes.

En el período efectivo de escucha no se tomó conocimiento de falencias importantes y/o accidentes.
Unicamente se detectaron:
Una emergencia diferida de una aeronave en traslado ASCENSION-MALVINAS, el día 17 cuando se comunica con la Torre de Control de Mount Pleasant, sin más información.
Un pedido de SOCORRO de un pesquero, al que no habría podido auxiliar el M.V. FALKLAND DESIRE que se encontraba distribuyendo observadores en pesqueros. Se habría destacado a un avión. Sin más información.

1.4.4 Relación con unidades destacadas en Antártida y bases Antárticas.

Las unidades que intervienen en la campaña Antártica no tuvieron intervención en el ejercicio FIRE FOCUS.
Unicamente se detectó el R.R.S. BRANSFIELD que entró a PUERTO ARGENTINO el 25 a 1000 hs., para reparar su Radar y desembarcar personal de relevo. Habría zarpado de regreso a SIGNY entre el 29 y 30.
. Dos aeronaves TWIN OTTER, una con matrícula de la F.I. y la otra de Inglaterra procedentes de la Antártida, hicieron escala en PTO. WILLIAMS y posteriormente se dirigieron a Pta. ARENAS.

1.4.5 Relación con terceros detectada: CHILE, OTAN y EEUU.

CHILE:

No se detectaron movimientos de unidades navales o aéreas entre MALVINAS y CHILE.
Se detectaron emisiones en un mismo circuito procedentes de CHILE y de MALVINAS, pero no en forma simultánea; de tal manera que no se puede aseverar la existencia de dos corresponsales cursando tráfico.
La flota chilena zarpó el 22 de marzo hasta el 25 de marzo en cumplimiento de una etapa rutinaria.
Se detectó el vuelo de una aeronave sobre territorio chileno en piernas paralelas a la frontera argentina de la Isla Grande de Tierra del Fuego en actitud que puede considerarse de búsqueda de inteligencia.
Como conclusión puede afirmarse que CHILE se mantuvo en una actitud de no intervención.

OTAN y EEUU

No se detectaron unidades ni de la OTAN ni de EEUU.

1.4.6 Participación de los isleños.

No se ha detectado el apoyo directo en las ejercitaciones, aunque no se descarta la intervención en el dispositivo defensivo general; pudiendo haber participado en el ejercicio FIRE FIELD.

1.4.7 Influencia de la meteorología.

Se detectó que las operaciones aéreas fueron afectadas por meteorología adversa (fuertes vientos) el día 19; a una aeronave en traslado ASCENSION-MALVINAS se le ordenó regresar a ASCENSION.
Esto indicaría que una DEBILIDAD, a tener en cuenta en el operativo FIRE FOCUS, es su dependencia directa de la meteorología.
Teniendo en cuenta que la operación se realizó en una época en que, estadísticamente, las condiciones meteorológicas son buenas, se aprecia que la DEBILIDAD señalada tiende a incrementarse si se varía la época en que se realice.

1.5 Repliegue.

A partir del día 26 se tienen indicios sobre el próximo desarrollo de una operación aérea, al incrementarse notablemente el volumen de la información meteorológica.
Se detectaron aeronaves en tránsito MALVINAS-ASCENSION a partir del día 27 y hasta el 30.
El día 27 se realizó un vuelo, el 28 otro y el 30 tres vuelos (uno de ellos de NIMROD).
No se detectó en este período el repliegue de las aeronaves interceptoras. Algunos efectivos efectuarían el repliegue con posterioridad al 31 de marzo.

2. OBSERVACIONES PARTICULARES

2.1 La distribución de los medios navales y aéreos dio preminencia a la dirección de despliegue de las unidades argentinas, por lo expresado en el punto 1.3
Las unidades aéreas efectuaron exploraciones en áreas al N y W de las islas, y exploración en contacto fuera de la ZP sobre unidades navales argentinas.
Las unidades de superficie se distribuyeron: a) en un amplio sector al NW, W y SW donde se localizó un mayor número de unidades con mayor movilidad; y b) en tres areas/estaciones al S, al E y el N de la Isla Soledad con menos unidades y menor movilidad.

Las áreas N y S evidenciaron un control sobre las bocas del estrecho de San Carlos. GRAFICO Nº 1

2.2 Las ejercitaciones componentes al cumplimiento del objetivo fijado al "FIRE FOCUS" fueron de una magnitud tal que permitiera comprobar la reacción ante las distintas amenazas, sin profundizar en cada ejercitación.

2.3 No se detectaron Contramedidas Electrónicas, apreciándose que no fueron empleadas para no revelar la dimensión de tal capacidad, en un ejercicio.

2.4 La participación de las unidades propias, navales y aéreas, próximas a la ZP, permitió que el ejercicio FIRE FOCUS desarrollara operaciones reales:
Inteligencia acústica.
Exploración aérea.
Patrullado submarino.

2.5 No se pudo determinar la participación de elementos destacados en ó desde GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR.

3. OBJETIVO MILITAR DE LA OPERACION "FIRE FOCUS"

A) Comprobar mediante una operación real mediante una FUERZA DE DESPLIEGUE RAPIDO, la nueva concepción de defensa de las islas, basada en la protección del complejo militar de Mount Pleasant-Mare Harbour.

B) Se aprecia como objetivo secundario de la operación FIRE FOCUS familiarizar a los efectivos de la FUERZA DE DESPLIEGUE RAPIDO con el teatro de operaciones, como así también adiestrar a la Fuerza de Defensa (isleños) en ejercicios conjuntos.

4. CONCLUSIONES

4.1 El objetivo militar de la operación "FIRE FOCUS" fue cumplido.

4.2 Dado que el despliegue previsto es aéreo, se estima con un alto grado de probabilidad que el equipamiento de envergadura esté desplegado en las islas, quedando únicamente pendiente de ejecución el transporte del personal con su equipo individual.
Esta última fase es la que se puso a prueba con la operación "FIRE FOCUS", que no es una operación de gran magnitud ni complejidad para una nación como el Reino Unido, pero que supone una planificación y ejecución previa muy importante desde el punto de vista de la logística (despliegue de medios en MALVINAS).

4.3 Las ejercitaciones y operaciones componentes fueron planeadas y efectuadas de acuerdo con las capacidades asignadas a la ARGENTINA.
Analizando las ejercitaciones y las operaciones se deduce la asignación de las siguientes capacidades:

- Ataques aéreos sobre blancos vitales.
- Incursiones de buzos tácticos.
- Ataques de submarinos sobre fuerzas navales.
- Ataques al transporte aéreo.
- Ataques con fuerzas navales.

GRAFICO Nº1

N

E

W

S

AMPLIACIÓN SECTOR S

210530

- MINDEF
- 2 Secretario
- 2 Comisiones]
- 2 JEMG
Otra Operativa.

28 - Charla en Ejército.
lunes y martes coordinar] Dela Lee Valsecchi Tm.

Miércoles. Alt. 11 grs.

—

día 7 a día 19
(detalle horarios)

DIA 07:

0721 Emisión en Cod. 120 F1 localizada en 5014/5936.

0728 Se interceptan comunicaciones en 243 MHZ. prueba de ligazón en idioma inglés.

0734/0918 Detección RADAR 1022 entre los azimutes 180 y 178.

0900 SARANDI en AROP. Detecta emisión similar a RADAR 1022 AZ. 150.

0910 Interceptada Red Control Pesqueros y localizada Estación Control, FISHING PATROL en 53.01/59.13.
Se comienza a interceptar comunicaciones meteorológicas radiodifundidas por cinco frecuencias simultaneamente.

1234/1304 Detección RADAR 1022 entre los azimutes 144 y 164 (graficado 160).

1305 Se detecta aeronave al 153/86 MN., 350/300 NDS. llegando hasta las 62 MN. en acercamiento, se obtuvo correlación MAE en 9400 MHZ.
Comunicaciones en frecuencia 276.1 Cod. (316) y 236.5 Cod. (304).

1330 Se aleja la aeronave chillando en Modo 3 Codigo 5.200, 120/300 NDS., perdiendose al 120/124 MN.

1345 Se retoma contacto al 126/102 MN. con Rumbo 282/350 NDS.

1400 Se interceptan Indicativos 52,53,55 y 13 (presumiblemente KC-130)FR. 276.1.
Coincidencia de contactos aire con interceptación MAE.

DIA 08:

0134/0159 Se detectan emisiones del RADAR BYRON.

0154/0156 Se detectan emisiones RADAR frecuencia 2970, podría tratarse de RADAR Militar AV: 131, podría ser un RADAR 992 (probable).

0800/0830 Interceptadas comunicaciones en Cod. 106, donde se habla de una visita del Comandante Generalal Control de Pesca.

0800/1830 En Cod. 115, 114 y 109 VIPER (localizado en GOOSE GREEN) difunde tráfico meteorológico con particularización en puntos E y G en los cuales incluye información de QNH y QFE.

0950 Localizada emisión frecuencia 3189 F1B en 5020/6054.

1013 Se detecta aeronave al 112/112 MN. con Rbo: 280/180 Nds. respondió en IFF Mod. 3 Cod. 4500. Se obtiene marcación MAE en 9345 MHZ al Az. 103, señal debil, cesando emisión a 1034.

1115/1145 Corresponsales 5PD (ECR), 26CA, ASCOT 4113, 114 y 115 interceptación apoyo meteorológico en vuelo.

1124 Se detecta aeronave 186/125 MN. respondió en IFF Modo 3 Cod. 4500. Se obtiene marcación MAE al Az. 207 en 9345 KHZ, estimado RADAR de KC-130.

1127 Se intercepta comunicación en frecuencia 276.1 al Az. 143, estimandose Circuito Control de Aeronaves (sería BYRON).

1215 Localizada emisión frecuencia 3189 F1B, 5045/6125.

1545/1620 En Cod. 115 datos meteorológicos (VIPER y ASCOT 4113).

1550/1555 En Cod. 106 comunicaciones entre Pesqueros y ECR informando intenciones de movimiento(se dan posiciones en cuatrigramas de acuerdo a la grilla de FIPZ.).

1627 Se interceptan dos emisiones SONAR en 5.4 KHZ. estimado posible SONAR submarino.

1718 En Cod. 120 F1B, localizada estación en 5130/6120.

1845 En Cod. 120 F1B, localizada estación en 5158/6136 (estación desconocida).

DIA 09:

0050 Tráfico Antártico en frecuencia 4607 de FARADAY (se repite 0450).

0145 En Cod. 104 comunicación entre dos corresponsales (XY9H en 5218/5810 y 1BUJ posiblemente en ASCENCION). El primero en claro, el segundo con criptófono.

0245 En Cod. 104, localizaciones en 5218/5810 y 5150/5734, (XY9H y otra, ambas con criptófono).

0727 En Cod. 120 F1B, localizada estación en 5247/5935.

0845/1251 Detectadas comunicaciones en frecuencia 245.5 MHZ. transito aéreo (J informa a ALICE que transporta 4 pasajeros).
(Por interceptación en 276.1 MHZ, J sería también NAVY 417).

257.3 transito aéreo.

276.1 control aeronaves (ALICE), (BYRON) y (KENT).

128.1 Acc. estimado PUNTA ARENAS Militar (CHILE).
276.6 Control Transito Aéreo.
253.8 aproximación MOUNT PLEASANT.

119.6 aeronaves en polígono de tiro al NW de IBAÑES DEL CAMPO.

0850 Localizado Buque Control Pesca, NE MALVINAS, 5044/5722.

0959 Se obtiene marcación MAE en 2915 MHZ. al Az. 156 (sería BYRON)
Detectado RADAR DE ALERTA TEMPRANA (frecuencia 2930) ubicado en MONTE YOUNG (sin poder precisar cual es el de BYRON).

0958 En Cod. 104 y 120 localizada estación 5240/5955, emisiones codificadas.

1000/1430 En Cod. 113 F1B, emisión permanente ocupando frecuencia, en 5128/5720 (esto pese a dar mas afuera, se estima podría ser tierra por modalidad de tráfico).

1032 Detectado RADAR DE ALERTA TEMPRANA (frecuencia 1351), ubicado en MONTE KENT.

1044 RADAR DE NAVEGACION (frecuencia 3054) en 5258/6440.

1055 RADAR EN TIERRA (frecuencia 3169.3) en 5302/6833, se trataría de RADAR RIO CHICO (CHILE).

1100 En Cod. 110 J3E estación localizada en 5127/5810, se estima podría ser terrestre.

1200 Interceptación BROADCASTING reportaje al Mayor General PIRE Comandante Militar de MALVINAS donde se expresan los lineamientos generales del Ejercicio.

...///2

1220 RADAR supuesto CROTALE (frecuencia 2512) en 5233/7047, N de PUNTA ARENAS (CHILE).

1228 Se detecta aeronave al 211/113 MN. con 037/450 Nds. estimado SIGINT.

1230 RADAR DE NAVEGACION (frecuencia 9404) en 4931/6131.

1525 Se intercepta en 4144.8 KHZ. al Az. 158 comunicaciones de Pesqueros con Agencia Marítima en las ISLAS MALVINAS, finalizando las mismas a 16.35.

1820 En Cod. 120 F1B, localizada estación 5156/6040.

1845 Detectada emisión Cod. 114 F1B y J3E, localizada en 3340/3320 (en aerovía MALVINAS - ASCENCION) transmitiendo información meteorológica en ingles.

2100 Detectadas emisiones Cod. 120 F1B localizadas en 5206/6205, 5201/6128 y 5201/6205 (sería una sola estación).

2325/2330 En Cod. 114 se difunde información meteorológica (aparece PISTA 29).

DIA 10:

0015/0020 En Cod. 114 difusión de QAM para aeronave.

0115 RADAR DE ALERTA TEMPRANA de MONTE YOUNG, al Az. 165 del D-13.

0601 Detectada frecuencia 4145, comunicaciones de Pesqueros con Agencia Marítima (Mercantes Rusos, Españoles, etc).

0751 En Cod. 120 localizada estación en 5156/5930, en MALVINAS.

1020 En Cod. 115 se coordina la utilización de frecuencia 5822 se menciona EGAJ y FIRE WATCHES. (Sería FLY WATCHES).

1030 En frecuencia 5822 F1B localizada en 5236/5843.

En frecuencia 6696 se hace referencia a Operación FO (SNO BOL) y FO. (SNO TAN) (SNOW BALL ?, ¿ SNOW TIME ?, ¿SNOWTAM?)

Tres corresponsales; 4Q y NO se ligan con KO45 - por otro lado 3YQ1 se liga con 7Q (4Q, NO y KO45 = SNOW BALL) (y los otros dos 3YQ1 y 7Q = SNOW TIME.)

1530/1830 Comunicaciones en Cod. 114 y 115; corresponsales VIPER (MALVINAS), HEAVEN (ASCENCION) y ASCOT 4113 (a 1522 habría decolado el ASCOT 4113 recibiendo apoyo meteorológico de VIPER y ligandose con HEAVEN para requerimiento de repuestos.

1747 En Cod. 114 localizado ASCOT 4113 (3100/4920) 440 millas al NE de CARRASCO

1855 En Cod. 114 se localiza ASCOT 4113 en 2710/4410, sale otro corresponsal que sería ASCENCION.

1540/1942 En Cod. 316 corresponsales BYRON y 63. (A 1942 hs. BYRON Az. 155 y 63 Az. 140).

1941/2026 63 pide retransmisión a 3UQ1 que ha finalizado tarea a 18 (podría ser mimuto 18).
Aeronave incorporandose a MALVINAS proveniente del ESTE (esto es coincidente con información de 1540/1942).

DIA 11:

0002 D-13 detecta emisiones Cod. 316.

0651 Se detecta RADAR DE ALERTA TEMPRANA DE MONTE KENT (frecuencia 1345).

1120/1135 En Cod. 114 comunicaciones de VIPER a ASCOT 3382 (no entendible, no contestada).

1729 Se interceptan comunicaciones en frecuencia 236.5 en idioma ingles, mensajes codificados.

1730 Se detecta aeronave al Az. 152/63 MN. con Rv. 240/360 Nds. IFF Modo 3 Cod. 4600. El contacto se mantuvo dentro del área de las 150 MN. con centro en MALVINAS. Se estima Avión KC-130 (coincide con RADAR DE EXPLORACION frecuencia 9340) (tendría Indicativo 63).

1935 En frecuencia 3189.0 F1B localizada Unidad en 5046/5942.

2115/2210 En Cod. 115 VIPER efectúa informe meteorológico normal y prueba de ligazón con ASCOT 4136, sin respuesta.

2335 Se obtiene marcación MAE AV: 154 frecuencia 3050.

DIA 12:

0102 En frecuencia 9005 AV=060 desde ISLA DE LOS ESTADOS.

0200/0230 Emisión en Cod. 102 J3E con criptofono, localizada 5236/5742, 24Bo (0215 hs.). Otro corresponsal es (11-9) y se hace referencia a BTBI, UX1W (Indicativo Internacional - Pesquero Chino "LIAN YOU 7"). Intercambio de información entre presuntos Buques. Primero se opera en cripto, luego en claro.

0440/0725 En Cod. 102 24BO le transmite a 9T91 mensaje de 51TE referido a un TRACK de Superficie. Se aprecia Red de intercambio de información y coordinación.

0630 En Cod. 120 F1B localizada emisión en 5110/5930.

0850 Frecuencia 1350 marcación MAE al Az. 185, identificado RADAR 1022, estimado Destructor TIPO 42.

0930 En Cod. 102 J3E con criptófono localizada en 5022/6052.

1117 En frecuencia 2910 MAE al Az. 158.

1210 En frecuencia 5822 F1B emisión localizada en 5104/6140.

1300/1730 En Cod. 114 VIPER transmite meteorología a ASCOT 3382. HEAVEN se alterna con VIPER. (se podría suponer que ASCOT 3382 se dirige a HEAVEN, pues su emisión disminuye y es de la misma calidad que HEAVEN).

1331 En Cod. 114 y 115 VIPER transmite el meteorológico de 1700 Z utilizando Codigo de Colores referido a Puntos Geográficos.

1431 VIPER transmite meteorológico, al finalizar se escucha al ASCOT 3822 acusando recibo e indicando "OPERACION NORMAL". Se confirma transmisión de meteorológicos simultaneos en Cod. 114 y 115 a partir del minuto 15 de cada hora por parte de VIPER. Se estima ASCOT 3822 entrando en MALVINAS.

1517/1610 Se detecta aeronave al 163/121MN., coincidente con marcaciones en emisión 236.5 mhz, en la que se cursan comunicaciones de Control Aéreo.

1522 En circuito Cod. 131 F1B, localizada emisión en5029/6127.

1545 Se detecta aeronave al 130/110 MN. con Rv. 002/300 Nds., chillando en IFF Modo 3 Codigo 5500.

1651 En frecuencia 2970 se detecta por MAE al Az. 160, se apresia cumplimiento Plan CONEM. posible RADAR 992.

1812 Emisión en Cod. 304 y 115 de Control Aéreo entre los Az. 135 y 170 a corresponsales BYRON -VYL52 - 54 - 62 - 9T91. (Podría haber un Explorador e Interceptores)

1820 En Cod. 131 F1B, localizada emisión en 4954/6110.

...///2

1900 En Cod. 120 F1B localizada emisión en 5028/6036.

2245 D-13 detecta MAE frecuencia 2970 estimado RADAR 992 Az. 187.

2247/2258 D-13 detecta en frecuencia 3390 RTF con criptófono a 8T51 y 23S4 o 33S4 (uno esta sobre MALVINAS; el otro Az. 180 coincidiría con marcación MAE identificado RADAR 1022 y con localización de 22.55.

2255 En Cod. 120 F1B localizada emisión en 5036/6127.

DIA 13:

0005 Detección MAE comunicaciones Cod. 131 Az 045 desde la ISLA DE LOS ESTADOS.

0029 En Cod. 131 localizada estación 5019/6032.

0051 Comunicaciones en Cod. 102 entre 33S4 y 8T51, esta última sería una unidad aérea, localizaciones correspondientes, en 5217/5750 - 5150/5909 y 5159/6059.

0241 En Cod. 120 localizada posible Unidad de Superficie en 5227/6205.

0315/0330 En Cod. 109, se comunica VIPER con ASCOT 4133, aparece también HEAVEN.

0500 Dos corresponsales en Cod. 102 con criptófono localizados 5215/6120 y 5210/6205.

0700 En Cod. 120 y 131 localizados dos corresponsales en 5151/6122 y 5150/5909, este último próximo a GOOSE GREEN y coincide con el detectado a 0051.

0735 En Cod. 115 localizada estación en 2952/4904 intercambiando información meteorológica con HEAVEN (Indicativo 4821, posible aeronave).

0905 Detectado Buque FISHING PATROL en 5234/6020.

0930 Detección MAE frecuencia 1315 identificado RADAR 1022.

1120 En Cod, 131 F1B localizada estación en 5134/6046.

1240/1645 Emisiones en Cod. 102 con criptófono Az 120 del D-13.

1301 En Cod. 102 localizada emisión en 5201/6121.

1500 Detectada presencia Unidad de Superficie en 4849/5948 en actitud de apoyoactividad Pesqueros, a 18.00 cayo con arrumbamiento 210/215, a 21.00 PSN 4950/6122.

1500/1750 Cod. 114, se confirma que ASCENCION emite información meteorológica a partir minuto 45 de cada hora.

1520 En Cod. 106 se intercepta comunicación entre operadores RON, DAVID, DIVER Y PATROL, aparentemente relacionados con Patrullaje Pesca.

1745 Interceptación BROADCASTING MLV. indica iniciación de ejercicios y hace referencia a movilización de Fuerzas Militares Argentinas.

1910/1925 Localizada emisión F1B en 50.34/6112

2115 En Cod. 115, detectadas comunicaciones, entre corresponsales 6543, 1661 y 4461.
Detectada emisión frecuencia 1275 Az 140, (D 13) identificado 1022.

2300 Detectada emisión frecuencia 1275 Az 135, (D 13) identificado 1022.

...///2

2307 Localizada posible Unidad Militar en PSN 5020/6141, detectado posible RADAR 992.

DIA 14:

0915 Localizada FISHING PATROL en 5254/6120.

0930 Análisis del Cod. 106 permiten identificar a "MONICA" como operadora de FISH-OP, a "RON" como operador de PATROL a JOHN como operador de DIVER Buque Patrulla de Pesca (se menciona que JOHN viajaría 06 APR, en vez de 02 APR por problema de pasajes, estuvo 13 semanas).

1101 Resumen de actividad Cod. 106 indican que el operador diurno se llama DAVID GRIMM, el circuito se utiliza para control pesca, corresponsales pesqueros PL y localización de estaciones en EAGLES BERTH.

1140 Se detecta avion explorador 170/66 MN, se mantuvo en contacto hasta 1150, en que se perdió Az. 205/66 MN con rumbo 275/400 Nds. (D2 en 4840/6102). Emisión radar Frec. 9350 coincidente con TRACK radar de la aeronaves.

1255 En Frec. 2839 se escucha "SECURITY" (tres veces) podría ser ECM.

1327 En Cod 113 obtenido MAE Az. 070 de Isla de los Estados (LANCHAS RAPIDAS).

1501 Localizada emision Cod 131 F1B PSN 5133/5808 (Pto. Argentino).

1527 Se mantiene transmisión informe meteorológico en Cod 114 y 115 en minuto 15 de cada hora por VIPER. En el punto "G" se indica OPE de pista 10 (detectada por primera vez, es coherente con el viento del E).

1611 Se intercepta informe meteorológico donde HEAVEN repite puntos desde "A" a "I" del meteoro de VIPER, a continuación da información muy detallada de un punto llamado WINTER.

1627 En Cod. 715 localizada emisión muy poco entendible entre Pto. Argentino y un corresponsal desconocido.

1635 Localizada emisión Cod. 120 F1B en 5127/5810 (Pto. Argentino).

1940 En frec. 11200 interceptadas comunicaciones en inglés al Az. Ø5Ø desde Isla de los Estados.

2345 En Cod. 134 F1B interceptados dos corresponsales transmitiendo alternativamente en 5029/6049 y 5119/6124.

DIA 15

3er. VUELO SIGINT.

0055 En Cod. 125 localizada estación en 2707 N / 1731 W que coordina establecer ligazón a 0545 Z.

0245 Se interceptaron comunicaciones en Cod. 109 entre HEAVEN y ASCOT 3532. Al finalizar el METEORO de HEAVEN, el ASCOT 3532, tiene un requerimiento especial. Se trataría de aeronave que aterriza en ASCENSION, lo que se confirmaría al no emitirse el METEORO de 0745 Z.

0315 En Cod. 110 se intercepta al Av= 060 desde San Juan de Salvamento tráfico en inglés muy distorsionado.

0430 En frec. 4742.6 al Av= 130 desde Pto. Deseado se intercepta comunicación, en inglés.

0816 Buque control de pesca en 5218/5732.

0910 En Cod. 106 "WAVING WARRIOR" se comunica con FALKLAND IKE (sale con indicativo 6SDE que corresponde a SIR FRED PARKES y transmite un mensaje codificado de formato fijo.

0915/1030 En Cod. 115 VIPER da meteorología y anuncia en punto G (estimado aeropuerto de MOUNT PLEASANT) que en la fecha se realiza ejercicio "FIRE FIELD".

LOCALIZADOS, POR SIGINT, RADARES EN:

1005/1013 RADAR FREC. 2995 en 4611/6039
1017/1027 RADAR FREC. 5537 en 4643/6025
1035/1038 RADAR FREC. 9417.3 en 4922/6126
1000/1500 RADAR FREC. 2914,identificado CAREW
1044/1050 RADAR FREC. 2999 en 4946/6033. Corresponde a RADAR 994 ó 993.
1129/1131 RADAR FREC. 9408 en 5232/5847.
1134/1228 RADAR FREC. 1351 identificado KENT.
1233 RADAR FREC. 9364, posible radar de navegación.
1346/1356 RADAR FREC. 9637, interceptor PHANTOM.

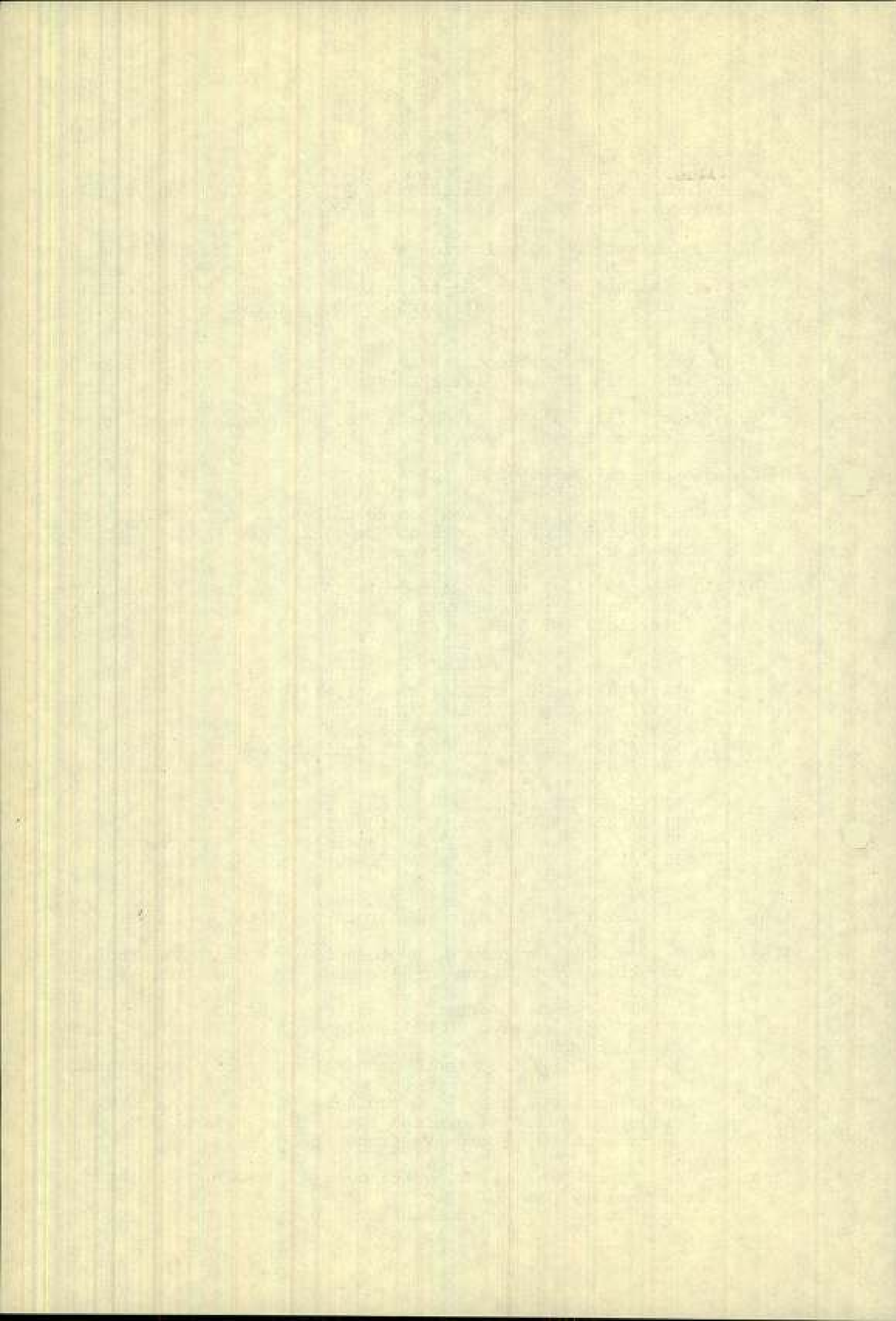
1006 D-2 detecta SIGINT cumpliendo derrota prevista.

1105/1404 D-2 detecta aeronave de exploración al Az=060 distancia 80 MN cumplió derrota circular alrededor del buque entre 40 y 50 millas.
A 1220 se aproximó hasta 12 millas
A 1315 explorador a 60 millas de aeronave SIGINT (mínima distancia).
A 1404 se pierde contacto con explorador en alejamiento.

1115/1154 Se detectó MAE frec. 9680, coincide con aeronave de exploración (los datos no permiten identificar radar). SIGINT midió sobre esta misma aeronave frec. 9702.

1120 En Cod. 125 tráfico en RATT y luego en J3E en claro se intercepta a dos corresponsales (SIDM) y (9XGU).
9XGU pregunta a SIDM sí recibió RATT, luego informa:

///...2.-



Localización 1 SERIE 1 un DDG en la posición de la "SANTISIMA TRINIDAD" (dado que quien informa estaría aproximadamente treinta millas, se trataría del explorador citado precedentemente.
9XGU es el explorador (estimado posible KC-130) y SIDM sería el control.

1200 En Cod. 125 un corresponsal 6C7P retransmite a SIDM el informe de contacto localización 1 serie 1 y ordena a 9XGU efectuar informe ampliatorio.
(se estima 6C7P es el control de la aeronave, que podría estar embarcado y tener responsabilidad sobre algún área y cumplir funciones control RAIDS).

1248/1458 Interceptadas comunicaciones en frec. 276.1, control de guiado interceptores, siguientes corresponsales: KENT - ALICE - CAREW - 14- 64- 62- 52- 54- 56- BYRON y 9XGU (65?).

1300/1500 Interceptadas comunicaciones en frec. 245.5, control y guiado interceptores, siguientes corresponsales KENT, 35- 32- 62- 54 y 56.
A aproximadamente a 1315 KENT ordena al 54 y 56 interceptar al cuatrirreactor luego de 2/3 minutos anula la interceptación

1310 En Cod. 125, localizado corresponsal 9QSI en 5026/5834 se comunica con SIDM.

1311 En Cod. 125 9XGU da ETA a 1815 Z. e informa localización 1 SERIE 4 del blanco (D-2) a SIDM, localizado en 5216/5914.

1337 En Cod. 125 SIDM le comunica a 9QSI la ETA de 9XGU (1815 Z) (podría inferirse que 9QSI daría su ETA a 1731) (grabación mutilada, poco confiable).

1340/1420 En Cod. 125 corresponsales VCVS y SIDM cursan tráfico requiriendo informe "CHICKS" (PCI IG5D CHICKS: CAZAS AMIGOS)

1514 En Cod. 125 comunicación entre 9XGU y SIDM se refiere a una localización 2 (podría corresponder al DERBES).

1630 En fr. 6798 se intercepta llamada en inglés Av= 040 de Isla de los Estados.

2130/2215 En Cod. 115 comunicaciones entre HEAVEN y ASCOT 3532 que informó ETA 0350/0400. Se efectuan pruebas de llamada utilizando "SOUND CALL CHECK" y se escuchan dos tonos de modulación.

2300/2310 En (115) HEAVEN y ASCOT 3532. Este pide actualización QAM punto E (sería ASCENSION).

Las aeronaves son guiadas a zonas de trabajo que estarían designadas por sectores alfanuméricos.

DIA 16

0039 En frec. 4001 Az=035 de Bahía Capitán CANEPA.

0150 En Cod. 109 localizado ASCOT 3639 en 2446/3939.

0920 Buque control de pesca en 5236/5918.

0932/1135 En frec. 6797 se interceptan comunicaciones referidas a programa de vuelos y despegue de aeronaves. intervienen Y927, 9XGU, 7XDY, 65YE y 6XDY.

0950/1025 En Cod. 125 localizado un corresponsal en 5021/6204, intervienen Y927, 6MYU, 7XDY y FC1Q.

1030 Se detecta desconocido aire, estimado explorador, al Av= 160 distancia 140 millas desde D-10 (4727/5938). Efectuando exploración en contacto a 50 millas del D-2 se aproxima a 30 Mn. del L-188 (CTM) y a 1315 se pierde al Av= 200/75 millas.

1100 En frec. 9700 marcación MAE al Az= 160 del D-2, coincide con desconocido aire en 4937/5817. (D-2 en 4727/5930) (corrobora información de 1030).

1100 En transmisión de pronósticos de 1400 Z de VIPER se observa por primera vez la indicación de viento en altura con período de validez; se repite a 1300.

1135 En fr. 6797, 7XDY y 8IDE piden a 6MYU que confirme plan de vuelo a cumplir (coindide con presencia de aeronave de exploración mencionada a 1100).

1300/1345 Detectada interferencia, estimada intencional, en circuito de RTT de PUERTO BELGRANO, tono agudo intermitente que mutila mensaje.

1340/1515 Vuelo CTM detecta siguientes unidades de superficie:
A 1340 4918/6126
A 1347 5036/6310
A 1515 5208/6338
No investiga por estar dentro de la ZP.

1430 Se detecta desconocido aire al Av= 145/200 sobre aerovia ASCESION-MALVINAS, perdiéndose a 1445 al Av= 160/200 Mn., posición D-2 en 4717/5930.

1430/1500 En Cod. 125 corresponsales 7XDY a 6MYU (en MALVINAS) mencionando también a 6MEY y 6MEU.
Se hace referencia a una operación "BUZO TACTICO"

1750 Al pasar el sonar a modo activo para verificación rutinaria del equipo, se obtuvo contacto SONAR al Az= 160 distancia 1.100 Yardas fue clasificado NO SUB., después de una clasificación inicial de posible SUB. CONFIANZA 2.

1755 En Cod. 102 J3E, localizados dos corresponsales en 5157/5845 y 5220/5844,

DIA 17:

0300/0415 Comunicación en Cod. 109 entre HEAVEN y 9318, éste último da ETA a ASCENSION a 0509.

0320. En frec. 8245 Az=050 desde PUERTO PARRY.

0405 Comunicación en Cod. 109 entre HEAVEN y MOAD. 3222 que indica ETA a ASCENSION 0815.

0645 Desde PUERTO PARRY en frec. 3190 se detecta comunicación en inglés al Az= 105.

0710 En frec. 5850 J3E Az=080.

0718 En Cod. 102 J3E Dos corresponsales con criptófono uno en Pto. Argentino, el otro no localizado.

0821 En Cod. 102 Dos corresponsales (2DHG) y (GA--), uno localizado en 5808/5904.

0840 Buque control pesca al E de la Isla Soledad en 5118/5634.

0944 En Cod. 125 7LØD transmite en inglés.

1007 En Cod. 125 tráfico en inglés, corresponsales S14E, 1432 y M31Ø.

1045 D-2 en 4738/5914 detecta aeronave al 122/150 Mn., en aerovía ASCENSION-MALVINAS con 030/400 Nds. se pierde contacto a 1116 al 030/220 Mn.

---- En horario matutino detectada con centro en 4735/6105 zona de pesqueros.

1150 D-2 detecta aeronave desconocida al 315/206 Mn. estimada SIGINT.

1223 SIGINT detecta en frec. 1280 localizado RADAR de KENT.

1225/1633 SIGINT detecta en frec. 245.5, indicativos 9490 y KENT. 52WX, 3533, 62, 63, 9603, 5155.

1243/1604 SIGINT detecta en frec. 276.1 siguientes indicativos: 62,62 ON MAGENTA, KENT, BYRON, 52, IB56, MX5P,MY32 y codificación de la hora (minutos) con letras.

1252 SIGINT detecta en frec. 2922, siguiente indicativo:CAREW.

1258 SIGINT localiza en frec. 3149 RADAR de CERRO SOMBRERO (CHILE).

1302 SIGINT localiza en frec. 3203 RADAR de RIO CHICO (CHILE).

1325 En Cod. 125 se detecta una estación que responde al indicativo 514E en 4330/5645. corresponsales 7LØD, S14E y M31Ø al Az= 167 desde PUERTO BELGRANO.

///...2.-

1416/1525 En frec. 277.8 se escuchan MX5P, 1B56, 1YMX y MY32, (1MXFF?). Se ordena la inspección del LORD SHACKLETON y de 3 pesqueros que operan en su proximidad.

1425 En Cod. 114 y 115 localizada una estación HZY64 en 3908/ 4743 MN al E de ((PBE)) que se comunica con VIPER y cursa informe de contacto, sería una aeronave de exploración.

1450/1650 En Cod. 125 intervienen S14E, M31Ø, 1Y32, 7LØD y 7H1V, comunicaciones coinciden con actividad aérea en ruta ASCENSION-MALVINAS.

1506 Localizada frec. 2972, posible RADAR 992, en 5235/5929.

1526 D-2 en 4740/5907 detecta aeronave al 133/219 Mn. en aerovía ASCENSION-MALVINAS al 220/430 Nds. a 1532 se pierde contacto.

1530/1606 SIGINT detecta en frec. 130.3 MPA TWR comunicación de la aeronave 9490 en emergencia con torre. KENT ordena al 9601 interceptor para que lo verifique.

1530/1630 SIGINT detecta en frec. 130.3 MPA TWR se escuchan KENT, 9490, 96Ø1, 5450 y 5155.0102, 9491, 303, 52,54, 6003 y 3533.

1540 D-2 detecta aeronave en aerovía ASCENSION-MALVINAS al 112/ 192 Mn. con Rv=220 Vd= 600 Nds. se pierde a 1600 al 158/ 208 Mn.

1545 D-2 detecta al SIGINT al 240/170 Mn.

1550 D-2 detecta desconocido aire fuera de la aerovía ASCENSION-MALVINAS al 069/165 Mn.

1603 Se pierde contacto con SIGINT al 285/210 Mn.

1614 La derrota de la aeronave de 1550 produce P.P.P. al 133/ 68 Mn.

1618 El contacto de 1550 al 168/72 Mn., cae al Rv 255 y reduce Vd a 300 Nds.

1647/1705 El contacto de 1550 orbita al 196/151 Mn. pueden apreciarse dos ecos muy débiles.
Coincide con triangulación SIGINT en frec. 245.5.

1653 D-2 Detecta aeronave al 149/214 Mn. con 051/300 Nds. en aerovía ASCENSION-MALVINAS, se pierde al 125/195Mn.

1700 En Cod. 125 tres estaciones S14E, 7LØD y 7H1V, dos localizadas 5033/5831 y 5307/6144 (hay coincidencia de indicativos con 1325).

1706 El contacto de 1550 inicia alejamiento 150/300 Nds. y se pierde al 184/195 Mn.

///...3.-

1730/1750 En Cod. 114 se escucha estado de aeródromos empleando código de colores solamente. Se emplean indicativos convencionales para aeródromos y corresponsales.

1815/1830 En Cod. 102 1Y32 y GC5Y se comunican, con criptófono uno, y en claro el otro.

1830 En Cod. 120 F1B localización en 5236/5856.

1850/1915 En Cod. 115 HEAVEN agrega a su informe meteorológico los QAM de los puntos "J" y "K".

2130 En Cod. 102 localizada estación N35B en 5249/5827, se liga con otra estación llamada Q5AM.

2305 En Cod. 102 localizada estación en 5113/6111, M39A.

DIA 18

VUELO SIGINT

0250 Se interceptan comunicaciones de tres aeronaves en ASCENSION, supuesto transporte, ASCOT, 2040, 5030 y 2007. El 5030 informa ETA 0645 Z.

0450 Un desconocido aire en 4955/5640 en alejamiento, 042/360 Nds., perdido a 0508 en 4020/5310.

0736 Estimada PAC en 4709/5252, en aproximación a MALVINAS, 217/550 Nds. perdido 0812 en 5043/5651.

0803 Un desconocido aire en 4958/5311 entrando a MALVINAS 230/400 Nds. perdido 0820 en 5044/5615.

0827 Un desconocido aire en 4806/5439 en aproximación a MALVINAS 220/400 Nds. perdido 0846 4918/5609.

0900 Buque control de pesca al sur del Estrecho San Carlos, en 5226/5952.

0945 Localizada posible aeronave al NW MALVINAS. En 4929/6005, indicativo GMYU, se comunica con N35B, 3QUE y 391W y NC3F.

1000/1230 N35B, Q59M aluden a Operación ELECTRA.

1020 Desconocido aire en 5024/5507 Rv= 062 saliendo de MALVINAS en dirección NE.perdido a 1029 en 4950/5328.

1040/1140 Localizada estación, posible aeronave, en 5122/6145 al W de la isla GRAN MALVINA, efectuando comunicaciones de defensa aérea con Pto. Argentino, indicativo N35B.

1127 Desconocido aire en 4856/5313 entrando MALVINAS, 230/400 Nds. perdido 1143 en 5047/5622 35.000 pies.

1129 Desconocido aire en 4953/5815 altura 20.000 pies 004/300 Nds. estimado explorador, detectado al N de Isla Soledad, continúa en AROP, perdido a 1218 en 5010/5928.

1138 Desconocido aire en 5008/5749, 337/400 Nds., altura 25.000 pies, fuera de aerovia y dentro ZP al N Isla Soledad, perdida 1144 en 5007/5827.

1224 Desconocido aire en 5029/5524, 061/500 Nds. en alejamiento de MALVINAS en aerovia MALVINAS-ASCENSION. perdido 1230 en 4428/5244.

1225 Comunicación Explorador- base en claro en fr. 4668.

1550/1618 Se localizaron tres aeronaves en interceptación al Norte de Isla Soledad (Centro área 4943/5833 indicativo 53, 56 y 57).

1400/1700 En frec. 4668, localizadas estaciones efectuando ejercicios CIC/ Defensa aérea. Una de ellas es Pto. Argentino y otra una posible aeronave. Posiciones localizadas 5144/6101 y 5017/5531.
Indicativos detectados: N35B, Q59M (ECR) y 53BH a 1631. Se identifica a uno de los TRACKS como REAL, coincidiendo con

///...2.-

la presencia y posición del SIGINT.

1508/1544 SIGINT detecta en frec. 245.5 a los siguientes indicativos: BYRON, KENT, 53, 57, 55, 66 y 72.
Se habría realizado una operación de reabastecimiento en vuelo controlada por RADAR en la que el 72 dio combustible al 53 y 55.

1643 SIGINT localiza RADAR frec. 1353, identificado 1022 en 4955/6229.

1510/1614 SIGINT detecta en frec. 236.5 a los siguientes indicativos: 66, 53, 55, 72, BYRON y KENT.

1644/1824 SIGINT detecta en frec. 276.1 a los siguientes indicativos: N35B, KENT, ALICE, FQ5B, FQJ2 y 1804.1801

1525 SIGINT localiza radar frec. 9625 en 5010/6115, barrido sectorial.

1650 En Cod. 146 se detecta al N35B al 101 de ((GOS))

1700 En Cod. 146 se detecta al N35B al 169 de ((PBE)), localizado en 5255/5802.

1754 SIGINT localiza RADAR frec. 3243.3 en 5307/7025 (PUNTA ARENAS) sin barrido.

1806 SIGINT localiza RADAR frec. 5858 en 5155/5950 (sobre la Isla GRAN MALVINA).

1508/1824 En Cod. 332 un emisor transmite RATT en VHF localizado en proximidades de BYRON sobre el mar.

1910 Se localiza una estación en 5130/6110.

2020 P-85 detecta emisión RADAR posible 992 entre Az= 000 y 030 de Isla de los Estados.

2355 En Cod. 114 ARCHITECT se comunica con ASCOT 3533. Este último requiere transporte para 3 dotaciones de C-130.

DIA 19

0010 Comunicación en Cod. 146 emisiones con criptófono entre un corresponsal situado en tierra 5134/6006 y otro en posición 4930/5427 NE fuera zona protección.

0300 ARCHITECT se comunica en Cod. 114 con ASCOT 3533, que va hacia GRAN BRETAÑA.

0300/0335 Tres corresponsales con criptófono localizados en 5153/6236, 5300/6100, 5231/5953.

0400/0710 Comunicaciones entre ASCENSION-MALVINAS y un avion MOAD 3222, indican que la aeronave debe regresar a ASCENSION por mala meteorología, vientos mayores a 45 Nds. 2739/3446, estimando su arribo de regreso a ASCENSION a 1000.

0500 Localizada emisión F1B en 5238/6050, estimada unidad de superficie.

0501 Localizada emisión Cod. 107 F1B en 5107/5818.

0505 Localizada emisión F1B en 5143/6131.

0508/0510 Localizadas emisiones en Cod. 119 y 113 F1B, sobre PUERTO ARGENTINO.

0830 FALKLAND DESIRE, Buque control de pesca, al NW Isla Gran Malvina en 5032/6206.

1001 Comunicación entre posible unidad superficie y corresponsal en tierra en 5021/5934 y 5151/6016.

1025 Localizada emisión Cod. 146 F1B en 5050/6104.

1025 En Cod. 146 emisión Az 118 desde ((SCZ)), coincide con 1100.

1100 Localizada emisión J3E con cripto entre dos corresponsales móviles con PUERTO ARGENTINO, uno coincide con el de 1025 5052/6106; 5237/6055.

1125 Control de pesca, FALKLAND DESIRE y varios pesqueros cursan comunicaciones Cod. 106.

1250 Localizada emisión F1B en 5019/6032.

1254 OB7K pide información meteorológica de MPA y le contesta 6427.

1354/1423 Transmisión A3 con criptófono en 5029/5951, 5124/5641,5142/5718, 5258/5707, 5147/5739.

1428 D-13 detecta aeronave Az 140/90 Mn., 353/200 Nds, emitiendo IFF MOD 3 código 2400.

1530/1615 En Cod. 146 una aeronave, G42Z, se comunica con Puerto Argentino, OB7K, G42Z a 1534 y 1600 en 5012/6030.
Aparece otro corresponsal no localizado, el 63.

1800 D-13 Detecta aeronave (64) al Az 197/96 Mn. Rv=000/210 Nds. emitiendo IFF MOD 3 código 3400, coincide con marcación MAE fr.9365, órbita a 130 Ms. del centro de la ZP, alejándose con 145/180 Nds.

1804 Un corresponsal, MAR CARIBE I, 3EUZ5, en 4916/6042 solicita auxilio al buque control de pesca; cambiando luego a frecuencia de emergencia. Previamente se comunicó PUERTO ARGENTINO con buque control de pesca.

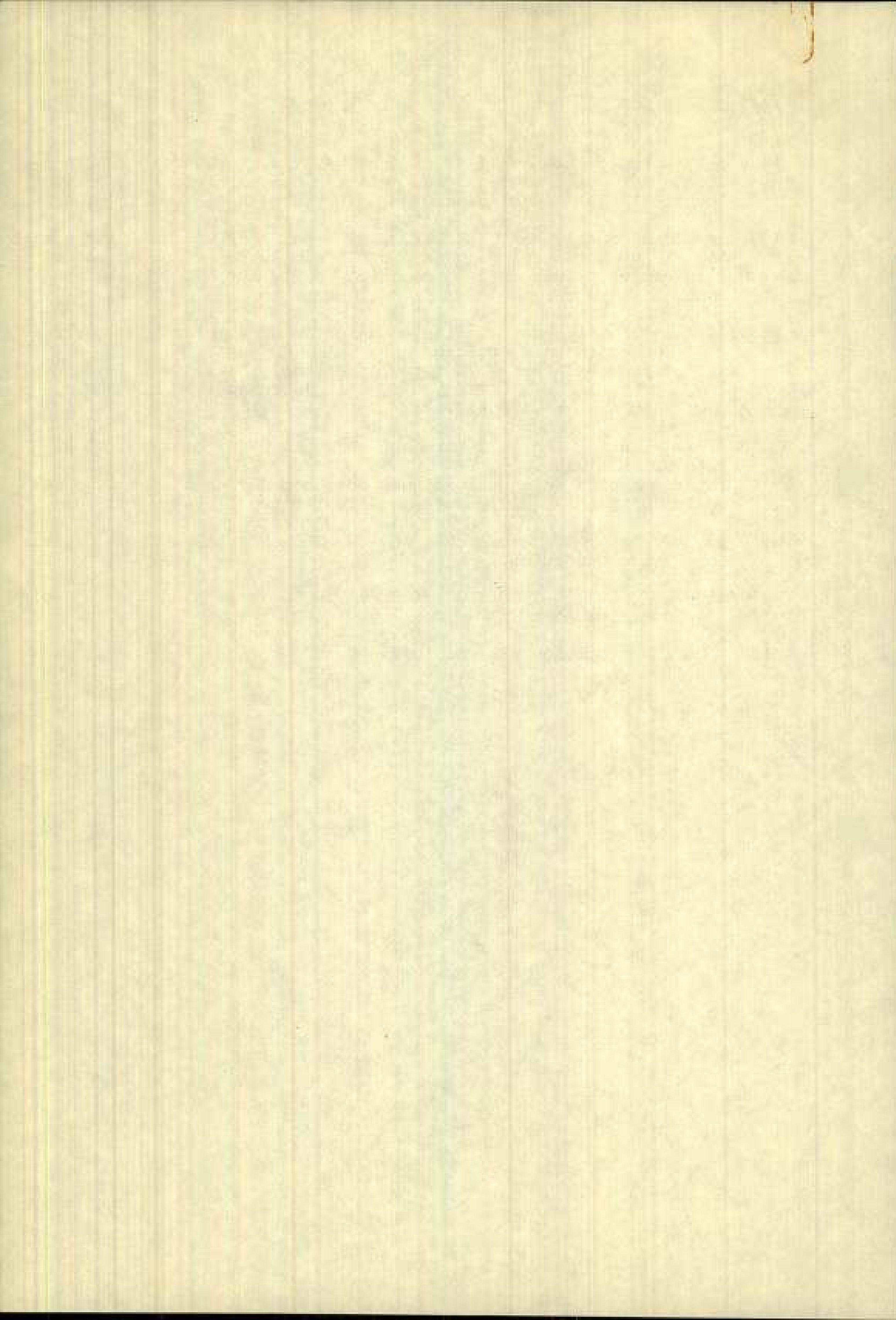
2000/2020 En Cod. 146 se detectan comunicaciones en claro que corresponderían un ejercicio.
Corresponsales: OB7K (Pto. Argentino), G420, G42Z (aeronave) GYAX, NR7T, MG1L (aeronave) PH8R, YLUG.
Mencionan a NAVY 417.

2018 D-13 detecta RADAR 1022 (probable Fragata T 42) operando al NW Isla Gran Malvina.
Interceptación de comunicaciones corresponderían a ejercicio denominado ELECTRA (CIC y Defensa Aérea) entre 180958 y 191900.

2050 En Cod. 114 2AZT se escucha, que también está presente en circuitos de uso antártico.

2050/2100 En Cod. 114 ARCHITECT efectúa prueba de ligazón con 2AZT sin contestación.

2150 Localizada emisión F1B en 5107/5900.



Ảnh từ đến 10 a

đến 30

DIA 10

- Se localiza dos estaciones sobre el mar, sin poder precisar sus características.
- Se comprueba la salida en forma directa hacia ASCENSION del avión C 130 que había arribado dos días atrás a CARRASCO.

DIA 11

- Se detecta una disminución de las comunicaciones en las distintas frecuencias.
- Se estima la presencia de un KC 130, realizando tareas de exploración dentro de las 150' del centro de Malvinas.
- Se detecta una unidad de superficie al N de las Islas.

DIA 12

- Se detecta la presencia de dos unidades de superficie como mínimo al NW.
- Se detecta radar 1022, podría tratarse de una de las anteriores.
- Se detectan dos aeronaves saliendo de Malvinas.
- Se detecta otra unidad de superficie al SE.
- Se detecta la presencia, al menos, de otra unidad aérea.
- Se utiliza un código de colores en comunicaciones.
- Se interceptan comunicaciones entre presuntas aeronaves y estaciones de apoyo, fuera de la zona austral del Atlántico Sur, pero que podrían estar relacionadas con el FIRE FOCUS.
- Se detecta radar 992.
- Se aprecia que el incremento de comunicaciones en 3Mhz pudiera deberse a pruebas de ligazón y comunicaciones no rutinarias. Este día comenzaría un período de diez para observadores embarcados en pesqueros; éstos estarían dando el listo.
- Estos observadores permitirían al Reino Unido contar con personal diseminado en la Z.P con una buena cobertura

DIA 13

- Se detectan 5 unidades de superficie, 1 aeronave y dos estaciones móviles. De las unidades de superficie dos tienen características militares; de una de ellas sería una Fragata T 42.

- Se localiza buque control de pesca en la boca sur del Estrecho San Carlos.

- Una unidad de superficie al NNW, es detectada en apoyo actividad pesquera.

DIA 14

- Se localiza el buque control de pesca al SW.

- Se localiza un avión explorador al NW.

- Se detectan dos unidades de superficie.

- El control de Kent solamente usa VHF en control de aeronaves.

- Se observa que la acentuación de pronósticos meteorolígicos sería el anticipo de la entrada de unidades aéreas en la zona de operaciones.

DIA 15

- Se advierte que junto con el cambio de posición del buque propio se nota un cambio en la modalidad de vigilancia por parte de los británicos.

- Cuando el D-2 abandona la ZEE argentina y se dirige hacia el Este, el explorador británico sale de la Z.P y se acerca a la unidad propia.

- Se detectan dos aeronaves, una de ella efectua la exploración en contacto sobre el D-2, habría localizado también al DERBES.

- Se detecta una unidad de superficie militar con radar 993 ó 994 (podría tratarse del HMS DUMBARTON CASTLE) al N.

- Se detecta otra unidad de superficie al Sur

- Se detecta presencia de radares de Phantom.

- S e localiza el buque control de pesca al SE

- Se realizaronejercicios de control con interceptores

///...

...///

- Apreciaciones con respecto a identificación de corresponsales como SIDM y 9XGV permite avanzar en el estudio de redes de comunicaciones.

- Durante el día se realiza el ejercicio FIRE FIELD.

- Sería una fase del FIRE FOCUS; estaría relacionado con la defensa de Objetivos Militares de Importancia, donde prioritariamente estarían indicados el aeropuerto de Mount Pleasant y la zona cercana de MARE HARBOUR

DIA 16

- Se detecta avión explorador, que efectua exploración en contacto sobre el DESA, a 50 M.N. Se aproxima hasta 30 M.N de 1188

- Se localiza el buque control de pesca al sur de la Isla Soledad

- Se detecta la entrada de una aeronave en aproximación a Puerto Argentino.

- El inicio de la transmición de pronósticos con vientos de altura permiten estimar la llegada de alguna unidad ajena a la zona.

- Se inicia el ejercicio BUZO TACTICO, como parte del FIRE FOCUS. Se trataría de un posible ejercicio simulado de incursión de buzos tácticos enemigos, sobre los que se tiene indicios.

- Detectada una interferencia en el circuito de RTT de Puerto Belgrano que se estima intencional

- Se detecta buque control pesca al Este de la Isla Soledad

DIA 17

- Se detecta buque control de pesca al Este de la Isla Soledad

- Se detecta una aeronave a 750 millas al Este de Puerto Belgrano (probable explorador)

- Entre 1526 y 1532 D-2 detecta aeronave en aproximación a Malvinas.

- Entre 1540 y 1600 otra aeronave en aproximación a Malvinas

- A 1550/1706 detectadas aeronaves que corresponderían a PAC en aproximación no directa a Malvinas. Se las detectó orbitando al N de la Isla Gran Malvina.

- A 1653/1710 detectada aeronave saliendo de Malvinas (300Nds)

///...

...///

- Se aprecia un cambio de modalidad en la información meteorológica, indicándose puntos geográficos y un codigo de colores

- Se localiza una unidad al sur de la Isla Soledad con radar posible 992.

- Se ordena la inspección del LORD SHACKLETON y tres pesqueros que operan en su proximidad.

- El SIGINT localiza radares de KENT, CERRO SOMBRERO (CH) y RIO CHICO (CH).

DIA 18

- Se interceptó la entrada de tres aeronaves en ASCENSION

- Se localizaron 3 aeronaves, podrían tratarse de transportes entrando en Puerto Argentino.

- Se localizaron 3 aeronaves saliendo de Puerto Argentino

- Se intercepta la posible entrada de una PAC

- Se localizaron dos exploradores simultaneamente operando al N de las Islas

- Se localiza un radar 1022, probable F. 42 al NW dentro de la ZP.

- Se localiza el buque control pesca al S del Estrecho de San Carlos.

- Durante la tarde se localizan estaciones que realizando ejercicios de CIC y defensa aérea

- Una de ellas es una aeronave, efectuando comunicaciones con Puerto Argentino. Cuando se trata de un ejercicio simulado se transmite en claro, cuando se trabaja con blancos reales se pasa a codificado.

- Durante el día habría comenzado el Ejercicio ELECTRA, que se continúa el día 19, pudiendo seguir hasta el 20

- Uno de los aviones salidos de Puerto Argentino, sería el MOAD 3222, dado que durante la tarde anterior se lo suponía entrando, por interceptación de cominicaciones, en Puerto Argentino.

- Se localizaron interceptores operando en sector NW de Isla Gran Malvina y en borde de ZP.

- Durante la tarde se efectuó un ejercicio de reaprovicionamiento en vuelo.

...

- [illegible]

- [illegible]

- [illegible]

- [illegible]

[illegible]

- Se [illegible] de [illegible]

- De los [illegible] Puerto [illegible]

- [illegible]

- En Antofagasta la policía [illegible]

- [illegible]

- [illegible]

- [illegible]

- [illegible]

- [illegible]

- [illegible]

- [illegible]

- [illegible]

- [illegible]

DIA 19

- Comunicaciones entre ASCENCION, MALVINAS y un avión, indican que la aeronave debe regresar a ASCENCION por mala meteorología (vientos muy fuertes).

- Se localiza FALKLAND DESIRE, buque control de pesca, al NW Isla Gran Malvinas.

- Un móvil (642Z) y Puerto Argentino (OB7K) realizan ejercicio de Defensa Aire.

- Se detecta emisión radar coincidente con eco aire, se estima helicóptero Sea Lynx.

- Un corresponsal, solicita auxilio al buque control de pesca cambiando a frecuencia de emergencia. Previamente se comunicó PORT STANLEY con el buque control pesca.

- Se detecta radar 1022 (probable Fragata Tipo 42) operando al NW Isla Gran Malvinas, y 4 unidades mas, una al W, otra al SW, una al E de Puerto Argentino y otra al SE.

DIA 20

- Detectado probable Helo Sea-King, al NE de Isla Soledad, sobre el límite ZP.

- 0738 Localización de 5 móviles en cripto.

- Se localiza buque control de pesca, al N de Isla Gran Malvina.

- A 0845 KC 130 en zona NW efectua derrota bordeando ZP., se mantiene orbitando, a 0930 se pierde.

- Se detectan dos estaciones situadas en ambos estremos de San Carlos.

- Se detecta aeronave, probable Nimrod en exploración al NW en el mismo sector en que exploró el KC 130.

- Se detectan 4 estaciones móviles y una terrestre realizan pruebas de ligazon en claro.

- Se aprecia hasta 4 unidades de superficie operando en el sector NW-SW.

DIA 19

- [illegible] y un herido, [illegible] que la [illegible]

- [illegible]

- [illegible] y Puerto Arvantino [illegible]

- [illegible]

- [illegible] de emergencia [illegible]

- [illegible] el [illegible] y [illegible] Puerto Arvantino [illegible]

DIA 20

- [illegible] estudio [illegible]

- [illegible]

- [illegible]

- [illegible]

- [illegible]

- [illegible] Miguel [illegible]

- [illegible]

- [illegible]

DIA 21

- Una unidad de superficie cursando trafico al Norte de las Islas Malvinas, fuera 200 millas, con estacion Puerto Argentino.

- Se detecta unidad de superficie cursando trafico al Sur de Islas Malvinas en el borde de ZP.

- Se localiza un estación cursando trafico al W Isla Soledad.

- Se localiza buque control pesca al NW de la Isla Soledad (5044/6256).

- Se detectó aeronave, posible NIMROD, en 5002/6003 orbita en área NW Isla Gran Malvina en limite de ZP, en el mismo sector que el día anterior.

- Se aprecian 3 unidades de superficie

DIA 22

- Un avión explorador [illegible] al W de Gran Malvina correlacionado con radar SEARCH WATER.

- Probable tarea de relevamiento aerofotográfico sobre GOOSE GREEN entre 1417/1450

- Se detecta al menos 2 unidades de superficie al NNW de Gran Malvina, una de ellas probable unidad militar (radar 1022)

- Es detectada 0500 podible aeronave SEA KING (radar APS705)

- Se detecta buque control de pesca al NW de la Isla Gran Malvina.

DIA 23

- Se detecta buque control pesca al Sur de la Isla Soledad y al FISHOP en su proximidad.

- Es detectada posible unidad SEA LYNX (radar SEASPRAY) a 1538 al NW de la Isla Gran Malvina.

- Es detectada aeronave de reconocimeinto entre 1456 y 1534 desplegándose desde el NW al SW de la Isla Gran Malvina

- Detectadas al menos dos unidades de superficie, una de ellas probable unidad militar (radar 1022) al W de la Isla Gran Malvina se relacionan con las dos estaciones detectadas el dia 19,20,21 y 22

///...

...///

- Detectadas 2 unidades de superficie una al E y otra al S de la Isla Soledad.

DIA 24

- Detectadas ejercitaciones antisubmarinas con participación de helicopteros y al menos una unidad de superficie.

- Aproximadamente a 1300 unidad militar T 42 localizada en área centrada en 5132/6155 con radio de 20 millas.

- Se detecta "BRANSFIELD"en Puerto Argentino entre 0930 y 1830

- Detectados Fishing Patrol próximo a la costa Sur de la Isla Gran Malvina y que toma puerto (FALKLAND DESIRE) a 1330.

- Una posible aeronave de transporte decoladá de MPA en horario de la tarde.

- Se localiza unidad de superficie próxima a BYRON.

DIA 25

- Es relevada la unidad de superficie propia

- Es detectado NIMROD (radar SEARCHWATER) entre 1120 y 1522 en exploración en contacto sobre unidad propia.

- Son localizadas al menos 3 unidades de superficie al W de Isla Gran Malvina.

- El BRANSFIELD toma muelle a 1000

- Se deja de obtenerse detecciones sobre radar 1022

DIA 26

- Detectado al menos una aeronave posible NIMROD, distancia misma de aproximación sobre D-10 24 millas no efectúa exploración en contacto.

- Son detectas 3 unidades de superficie al W y NW de la Isla Gran Malvina correlacionadas con las 3 del día 25.

- Son escuchadas 3 aeronaves ASCOT 4762/3535/1573 en comunicación con ASC/UK/MLV cursando tráfico meteorológico sin poder determinar destino/procedencia de las mismas

- Se obtuvieron contactos sonar clasificados posible confianza 2 entre 0755 y 1420 dentro de area de patrulla de D-10

...///

- No se detectaron radar 1022

- Se detecta transmición meteorológica con gran abundancia de datos referentes puntos G y H (viento en altura y pronostico) indicarían movimientos presuntos de aeronaves.

DIA 27

- Se detectó posible aeronave de exploración en acercamiento a D-10 hasta 11 millas no mantiene exploración en contacto, pedida a 1533

- Se detecta una aeronave posible transporte en aerovia ASCENCION-MALVINA, ingresando al área

- Se detecta presencia de Fishing Patrol en boca sur de Estrecho San Carlos.

- El D-10 obtuvo contacto sonar posible confianza 1 perdiendo contacto a 4200 yds.

Detectadas:

Unidad de superficie al N de la Isla Gran Malvina correlacionada con la ubicada al N el día 26, ahora fuera de FIPZ.

Unidad de superficie al S de la Isla Soledad

Unidad de superficie al W de Gran Malvina, muy cercana a la costa.

DIA 28

- Son interceptadas comunicaciones de ASCOT 2005/1860/4305 con HEAVEN y GIBRALTAR

- Se interceptó comunicación de HEAVEN con ASCOT 4305 requeriendo información sobre un posible decolaje desde DAKKAR

- Detectada comunicación en Cod. 106 entre unidades de control de la FISHING PATROL, se localizó una de las estaciones al N en el límite de la ZP.

- Interceptada emición, al Az 230 de D-10 (4800/5523), sobre posible unidad militar de superficie (radar 965)

- Localizada unidad aérea posible explorador aproximándose hasta 40 millas de D-10.

///...

...

- [illegible]

- La dotación [illegible] comunicación [illegible] [illegible] (sistema [illegible])
[illegible] previstos [illegible].

[illegible]

- Se [illegible] posible [illegible] [illegible] [illegible] 1938

- [illegible] , [illegible] el área

- Se [illegible] la presencia de [illegible] en [illegible]

- El B-20 [illegible] a 1500 gr.

Efectivos:

Unidad de [illegible] al [illegible] (41 [illegible] ...)

Unidad de superficie [illegible]

Unidad de [illegible] a la costa.

OTAN [illegible]

- Se interceptó [illegible] comunicaciones [illegible]

- Se [illegible]

- [illegible] comunicación [illegible] en el [illegible]

- [illegible]

- [illegible]

...

...///

- Localizada unidad aérea posible explorador aproximándose hasta 18 millas de D-10, no mantiene exploración en contacto.

- Se detectan 3 unidades mercantes en tránsito en área de patrulla de D-10.

- Se detecta una aeronave en alejamiento en la aerovia (MLV)-(ASC)

DIA 29

- Detectada unidad control de pesca al NW en el límite de la ZP

- Es detectada probable aeronave NIMROD que efectúa exploración con contacto sobre D-10 y que habría efectuado una posible operación de inteligencia acústica

DIA 30

- Detectadas 3 aeronaves en aerovia MLV-ASC , un probable NIMROD (radar SEARCHWATER).

- Es detectada 1 aeronave en aerovía ASC-MLV, ingresando al área

- Son interceptadas comunicaciones de unidades antárticas, problable BRANSFIELD en transito hacia la Antártida.